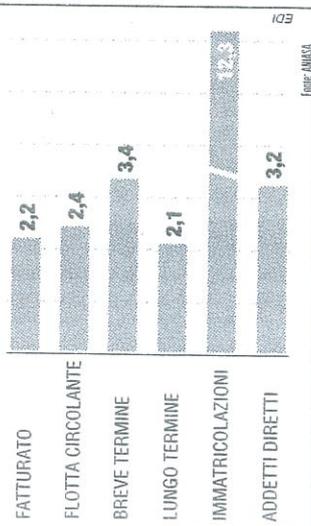


rapporti flotte aziendali

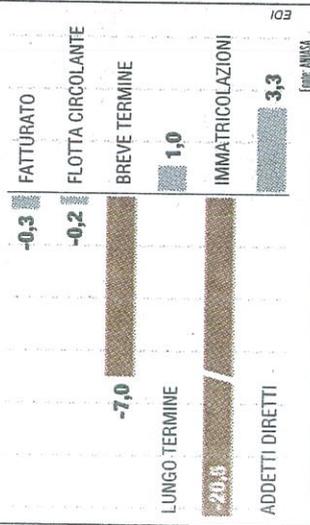
FLOTTE, LA RIPRESA DEL 2011

Variazioni % sul 2010



MA IL 2012 PARTE DEBOLE

Variazioni % I trimestre 2012 su stesso 2011



(IL REPORT)

E per il fleet management italiano continua il periodo nero

Il fleet management arretra: l'andamento della gestione veicoli per conto di terzi ha registrato nel 2011 un forte calo del fatturato (-25%), peraltro a fronte di un discreto aumento del totale dei veicoli gestiti pari al 2%. «Il particolare andamento del settore del fleet management, rispetto al noleggio a lungo termine - osserva il report di Aniasa - trova conferma anche nella minore dimensione di questo mercato che continua a contrarsi». La quota di veicoli gestiti da parte di aziende che operano per

conto terzi, e quindi non offrono anche servizi di noleggio, rappresenta il 75% del mercato ed è indice di un comparto sempre più specializzato. Le imprese che hanno nel fleet management il proprio core business si caratterizzano per la cosiddetta gestione "a libro aperto", che prevede l'addebito al cliente dei soli oneri di gestione senza assunzione di costi variabili da parte del fleet manager per conto del cliente stesso. (v.d.c.)

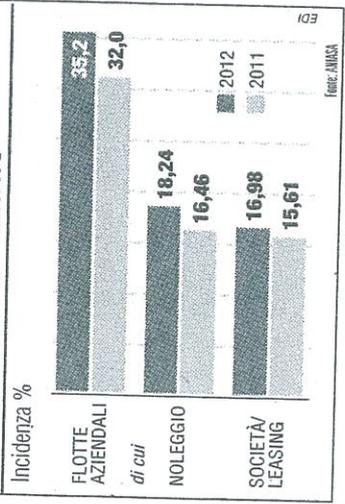
Autonoleggio, la paura dopo un buon 2011

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il presidente di Aniasa, Paolo Ghinolfi, è preoccupato sul futuro del noleggio auto

FLOTTE, LE QUOTE DI MERCATO



L'ANNO SCORSO GIRO D'AFFARI CRESCIUTO DEL 2,2% E IMMATRICOLAZIONI SOPRA QUOTA 300MILA. IL RALLENTAMENTO NEI PRIMI TRE MESI DEL 2012 FA PERÒ TEMERE IL PEGGIO ANCHE PERCHÈ È IN VISTA UNA STRETTA FISCALE SULL'AUTO AZIENDALE

Vito de Ceglia

Milano

Una certezza e tanti dubbi. Con questo si confronta l'industria dell'autonoleggio che è riuscito a chiudere il 2011 in modo decisamente positivo registrando un incremento del giro di affari del 2,2% rispetto al 2010. Un risultato che conferma lo sviluppo di un settore che in 10 anni è cresciuto del 300%, passando da 600 milioni a oltre 5 miliardi di euro di fatturato e da una flotta di 250.000 a quasi 680.000 veicoli gestiti. In particolare, nel 2011 sono ricomparsi segnali positivi su tutti i principali indicatori di riferimento, fenomeno che non si verificava dal 2008, anno di massima performance per il comparto.

Il dato più significativo riguarda le immatricolazioni registrate nel 2011, che hanno superato la quota di 300 mila unità, in controtendenza con il trend negativo del mercato automobilistico (-9% nel 2010, -11% nel 2011 e con prospettive di un -18% nel 2012). Sono numeri che ribadiscono, ancora una volta, la centralità assunta dal settore i cui volumi di immatricolazione (+30% nel 2010 e +12,3% lo scorso anno) hanno reso meno drammatica la situazione che sta colpendo il mondo delle quattro ruote. Centralità legittimata anche sul fronte occupazionale dove si registra una crescita di addetti diretti del 3,2%.

Le certezze si fermano qui. A preoccupare ora sono i dubbi (tanti) che rischiano di pesare come un macigno sul futuro del settore che ha cominciato ad avvertire la situazione di crisi e di incertezza che attanaglia l'intera economia italiana. «I dati relativi al primo trimestre 2012 spingono ad intravedere un rallentamento del positivo andamento evidenziatosi a partire dalla seconda metà del 2010», avverte Paolo Ghinolfi, presidente di Aniasa, l'associazione che raccoglie le società di noleggio veicoli (a breve e a lungo termine) e di fleet management. Appare in forte contrazione, infatti, il dato complessivo sulle immatricolazioni di nuove vetture ad uso noleggio, che risente del calo del lungo termine (-4%) e di quello più accentuato del breve termine (-39%).

In questa lunga negativa fase in cui la domanda di auto nuove da parte dei privati risente come non

mai della crisi economica ed è tornata sui livelli del 1983 (per fine 2012 si prevedono complessivamente 1.430.000 immatricolazioni), la riduzione dell'immissione in flotta di veicoli nuovi da parte delle società, e del noleggio in particolare, rende il bilancio 2012 dell'automotive ancora più difficile. Per il noleggio, resta positivo, nel 1° trimestre 2012, il solo dato relativo agli addetti diretti del settore che cresce con un incoraggiante +3,3%. «Ma è un dato che non deve illudere, perché risente dell'onda lunga registrata lo scorso anno», puntualizza Ghinolfi. Che aggiunge: «Nei prossimi mesi gli indici potrebbero ulteriormente contrarsi, risentendo della nuova stretta fiscale sull'auto aziendale paventata dal Governo, che intende trovare proprio in questo ambito parte delle risorse necessarie a coprire i costi della riforma sul lavoro».

La sensazione, fa notare il numero uno di Aniasa, è che non esista ad oggi una politica di sviluppo da parte del Governo. Un'assenza grave che sta alimentando una profonda sfiducia sia nelle imprese sia tra i consumatori, già ostaggio di una pressione fiscale in continuo aumento (dopo il picco del 2011 al 42,5% del Pil, quest'anno arriverà al 45,3%), che renderà ancora più grigio lo scenario di recessione economica del nostro Paese. «Nel 2012 proseguirà la riduzione della mobilità privata ed aziendale - osserva Ghinolfi -, determinando una diminuzione dei consumi interni e, in particolare, di acquisti e utilizzazione di vetture».

Probabilmente questa situazione di incertezza influenzerà anche la domanda di noleggio,

che vedrà crescere quest'anno la propria incidenza sul mercato nazionale (dal 16% al 18%), grazie alla maggior permanenza in flotta dei veicoli, ma potrà risentire di una riduzione delle immatricolazioni di auto di circa 25.000 unità passando a fine anno da 280 mila a 255 mila nuove vetture immesse in flotta. «Non è un bene, perché se prima al livello nazionale si vendeva meno nuovo ma più usato, orasi prevede che tutti e due i segmenti di mercato subiranno una contrazione - spiega il presidente -. Ma il problema più spinoso resta quello delle nuove immatricolazioni, visto che l'emorragia continua di mese in mese riducendo drasticamente gli introiti che, attraverso l'Iva, arrivano nelle casse dello Stato. In sostanza, stiamo entrando in un limbo dove le imprese non hanno più certezze e rallentano le loro attività, con il rischio che l'intero Sistema Paese imploda: la tempesta perfetta ci sta colpendo, e l'Italia è immobile».

Secondo Aniasa, per il noleggio a breve termine le previsioni 2012 sono poco brillanti, come dimo-



Per il noleggio, resta positivo, nel 1° trimestre 2012, il solo dato relativo agli addetti diretti del settore che cresce con un incoraggiante +3,3%. «Ma è un dato che non deve illudere, perché risente dell'onda lunga del 2011» puntualizza Ghinolfi

strano i dati registrati nel 1° trimestre dell'anno con un calo del giro d'affari dell'8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Si tratta comunque di dati relativi ai soli primi tre mesi, che generalmente costituiscono un periodo di attività meno intensa per il comparto. Per inciso: il fatturato registrato dal noleggio a breve termine lo scorso anno ha raggiunto il suo record storico di 1 miliardo e 126 milioni di euro, superando il picco pre-crisi toccato nel 2008.

Per quanto riguarda invece il noleggio a lungo termine, dal confronto dei dati del 1° trimestre 2012 con quelli dello stesso periodo del 2011 emerge un rallentamento delle attività, già intravisto nelle fase finale del 2011. Un segnale negativo rispetto all'andamento registrato lo scorso anno, quando i principali indicatori sono stati tutti positivi, in controtendenza rispetto al biennio "grigio" 2009-2010 in cui per la prima volta nella sua breve storia aveva invertito il consueto trend di crescita.

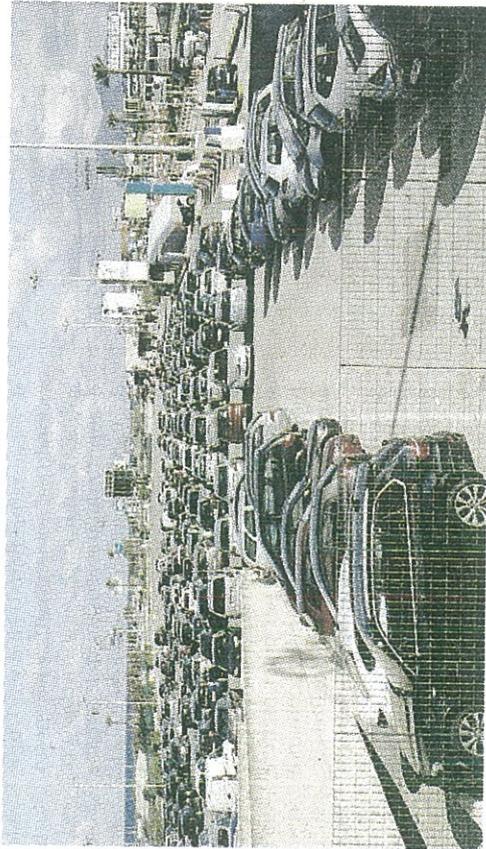
Meno clienti e immatricolazioni arretra il noleggio a breve

DA GENNAIO A MARZO LA DOMANDA SUL MERCATO SI È CONTRATTA DEL 4%. E LA SITUAZIONE DI GRANDE INCERTEZZA HA SPINTO GLI OPERATORI A METTERE IN GIRO QUASI 17.000 VEICOLI NUOVI IN MENO RISPETTO ALLO STESSO PERIODO DELL'ANNO PRIMA

Luigi Dell'Olio

Milano
 Ha resistito a lungo alla congiuntura macroeconomica negativa, ma negli ultimi mesi sta mostrando il fiato corto. Il segmento del noleggio a breve termine è inevitabilmente legato alla situazione del mercato, complice la mancanza di normative di favore che gli consentano di muoversi controcorrente.

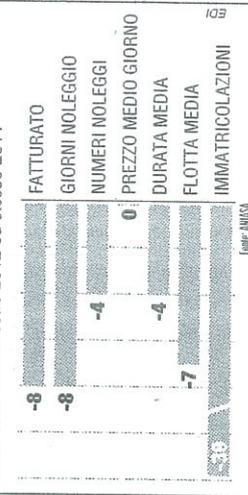
Secondo quanto rilevato da Aniasa (l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria), nel 2011 circa 133 mila persone si sono rivolte ogni giorno alle società di noleggio a breve termine per soddisfare le proprie esigenze di mobilità. La domanda è stata particolarmente sostenuta nella prima parte dell'anno, per poi perdere quota nei mesi successivi. Così il fatturato per l'intero 2011 si è attestato a quota 1 miliardo e 126 milioni di euro, superando del 3,1% il dato 2010 e tornando al di sopra del piccolo pre-crisi toccato nel 2008. A trainare la crescita del settore sono state soprattutto le stazioni aeroportuali (+6% di fatturato rispetto 2010), a fronte di una tenuta delle attività svolte presso nei centri cittadini. L'attività di



Nel 2011 circa 133 mila persone si erano rivolte ogni giorno alle società di noleggio a breve e il fatturato aveva superato i livelli pre-crisi. Ora nuovo stop

BREVE TERMINE IN SOFFERENZA

Variazioni % I trimestre 2012 su stesso 2011



noleggio legata al segmento turistico ha prodotto una crescita del 4%, grazie al contestuale incremento del traffico di passeggeri nazionali (+7%) e dell'incominciato di turisti internazionali (+6%). Il giro d'affari derivante dalla domanda delle imprese è cresciuto del 3%, invertendo la tendenza negativa, che nel 2010 aveva registrato una contrazione del 2%.

Tuttavia, le prime indicazioni relative all'anno in corso raffermano ogni entusiasmo. Il peggioramento della situazione di mercato (pil in calo e immatricolazioni

in caduta libera) e il disallineamento tra il trattamento fiscale del settore in Italia e nel resto d'Europa hanno zavorrato il noleggio nei primi mesi dell'anno. Se nel complesso la flotta circolante ha registrato una contrazione marginale (-0,2%), il calo è stato più consistente nel segmento breve termine (-7%). Da gennaio a marzo di quest'anno la domanda di noleggi si è contratta (numero di noleggi a -4%) e ha dato luogo a contratti di durata più contenuta. Giuseppe Benincasa, segretario generale di

Aniasa, non si lascia comunque andare a una lettura pessimista: «I dati rispecchiano la prudenza degli operatori a fronte della difficoltà di stimare l'evoluzione nel medio periodo del mercato, ma i dati più recenti che cominciano ad affluire segnalano una piccola ripresa».

La situazione di grande incertezza ha spinto gli operatori del *rent-a-car* a immatricolare quasi 17 mila veicoli in meno del primo trimestre 2011, che si sono aggiunti a quelli già a disposizione presso le stazioni di noleggio,

contribuendo a generare una flotta media di 85.533 veicoli. Il sensibile calo delle immatricolazioni (-39%) è dovuto alle previsioni di minore domanda in questo primo trimestre elaborate dagli operatori, oltre alla scelta sempre più frequente di rivolgersi alle aziende "cugine" del lungo termine per acquisire le auto in flotta, invece che acquistarle. Il calo delle attività si è fatto sentire soprattutto presso le stazioni collocate nei centri cittadini (-11% per i giorni di noleggio) in cui si concentra un mix di domanda

leisure/business/replacement; la diminuzione si è sentita meno presso i desk delle strutture aeroportuali (-2%, in linea con la flessione del traffico registrata nei primi mesi dell'anno da Asstraeroporti). «Il turismo tiene — commenta Benincasa — e in particolare quello estero. È un segnale positivo per l'intera economia italiana».

Nel dibattito pubblico è tornato intanto ad affacciarsi l'ipotesi di incentivi per le automobili a basso impatto inquinante. «Si discute molto di sostenere l'auto elettrica, ma poi si dimentica di coinvolgere nella ricerca di soluzioni utili chi, come noi, potrebbe contribuire al suo decollo — commenta Benincasa —. È fondamentale fare fronte comune per capire come agganciare la ripresa». Infine va segnalato che il comparto del noleggio a breve termine si è dotato di un codice etico che punta a elevare il livello di servizi per la clientela. Un'iniziativa che parte dalla fase di pre-acquisto, con regole di trasparenza su pubblicità e documenti contrattuali, per proseguire durante quella contrattuale attraverso garanzie sulla coerenza con la prenotazione, la responsabilità e le modalità di pagamento.

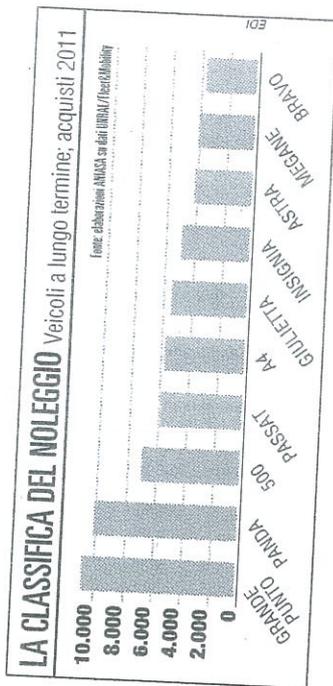
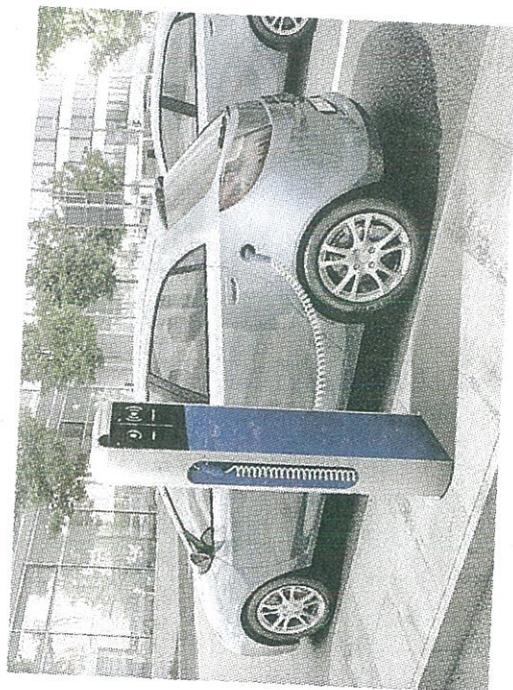
Euro 5 più della metà dei veicoli

SONO IL 51%. E' LA CONFERMA DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DELLE FLOTTE. FANNO LEVA SU QUESTO GLI ADDETTI AI LAVORI CHE RIVENDICANO TRATTAMENTI FISCALI NON PENALIZZANTI RISPETTO AI CONCORRENTI EUROPEI, PIANIFICATI E PIÙ SEMPLICI

Milano

Che il noleggio eserciti una particolare "funzione ambientale" sul mercato automotive, sono i dati a confermarlo: al termine del 2011, secondo Aniasa, oltre il 51% della flotta complessiva del settore è immatricolato Euro 5. Particolarmente interessante a questo riguardo, con riferimento alla propensione e sensibilità ambientale dei responsabili aziendali della gestione delle flotte, è anche quanto rileva una recente inchiesta del Centro Studi Auto Aziendali. Dall'indagine emerge, infatti, che circa il 30% delle flotte aziendali con dieci o più auto ha un progetto organico di sostenibilità ambientale.

L'indagine rivela, inoltre, che il 55% dei gestori di flotte ha dichiarato che presterà attenzione alle emissioni di CO₂, il 22% acquisirà vetture più piccole, il 19% (una vera e propria sorpresa) manifesta l'intenzione di acquisire auto elettriche, il 15% si dichiara disponibile ad acquistare auto a metano ed il 15% auto a gpl. Non solo, ad una domanda di approfondimento, ben il 55% ha dichiarato di essere interessato a provare un'auto a bi-



Nonostante le buone intenzioni però, il settore delle auto aziendali in Italia continua ad essere fortemente penalizzato rispetto a quello dei principali concorrenti europei, a causa di un trattamento fiscale assai meno vantaggioso. Nel nostro Paese, ad esempio, il periodo minimo di ammortamento delle auto aziendali è di quattro anni, contro la media europea di due; la quota deducibile è del 40% rispetto al 100% del resto d'Europa; il tetto ammortizzabile è fino a 18 mila euro mentre in Europa non è limitato; la detraibilità dell'Iva è al 40% contro il 100% in Europa.

Per questo motivo, il settore dell'auto aziendale in Italia vale meno del 30% del mercato contro il 45-50% medio degli altri Paesi del Vecchio continente. Indispensabile, quindi, armonizzare la normativa fiscale italiana con quella europea, cominciando secondo Paolo Ghinolfi, presidente di Aniasa, a portare da subito «il periodo minimo di ammortamento a due anni e la quota deducibile al 100%, almeno sulle vetture nuove».

E' questa una priorità, ma non è l'unica. «Per chi gestisce un parco auto — aggiunge Mauro Manzoni, business development senior manager di LeasePlan — è essenziale poter contare su una semplificazione e pianificazione fiscale certa e duratura, per questo occorre che gli interventi fiscali sulle auto aziendali da parte del Governo si basino su un disegno complessivo affidabile». Disegno che fino ad oggi non c'è stato: «Le istituzioni centrali e locali — spiega ancora Manzoni — dovrebbero avviare un piano strutturato di mobilità sostenibile, incentrato sulla leva fiscale e, specialmente per le auto elettriche, sulla dotazione di infrastrutture omogenee sul territorio. Il piano porterebbe a una più rapida sostituzione delle vetture inquinanti, a una ripresa dei consumi e a maggiori introiti fiscali per le casse dello Stato».

Ritorna su questo tema anche Fabio Leggeri, fleet manager di Volkswagen: «Premesso che le nostre vetture sono tutte Euro 5 e che nel 2011 abbiamo aumentato del

21% il volume delle flotte aziendali, continua ad essere la leva fiscale a penalizzare fortemente il segmento business. Infatti, con tutta probabilità, molte aziende pro-

lungheranno i contratti di noleggio. Ciò detto, il nostro impegno green continua come dimostrano i modelli BlueMotion presenti sul mercato dotati di motori di ultima

generazione che sono particolarmente sensibili alle emissioni di Co2 ed ai consumi. Per quanto riguarda l'auto elettrica — aggiunge Leggeri — il prossimo anno lanceremo il primo modello alimentato a batteria e anche l'inedita versione della Golf elettrica».

Per concludere, è interessante citare il dato che emerge dallo studio Key Solutions CO2 Assessment pubblicato recentemente da GE

Capital, in cui viene riportato che le auto aziendali immatricolate nel 2010 nei principali mercati europei hanno prodotto una riduzione delle emissioni di CO2 pari al 7,2% rispetto al 2008. GE Capital è uno dei maggiori istituti finanziari in Europa attivo nella gestione delle flotte aziendali e nel mercato del noleggio a lungo termine.

(v.d.c.)