

L'allarme dell'autonoleggio "Se cancellano la deducibilità nessun futuro per il settore"

"CI HANNO SCAMBIATI PER UN LIMONE, MA ORMAI NON C'È NIENTE DA SPREMERE" ACCUSA GHINOLFI, ALLA GUIDA UN SETTORE CHE - NONOSTANTE LA CRISI - ERA RIUSCITO A RIMANERE CON IL SEGNO PIÙ EADESSO? TUTTO DIPENDE DALLE SCELTE DI MONTI

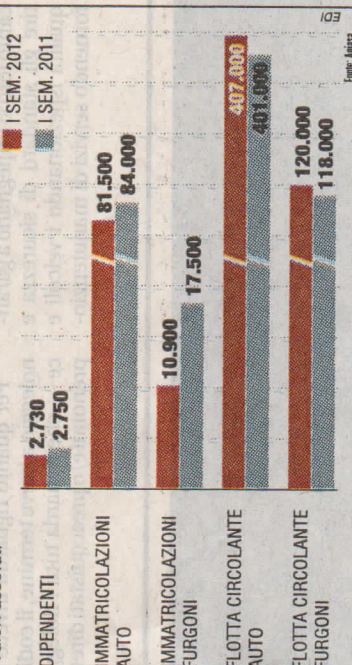
Rosaria Amato



Nella foto sopra
Paolo Ghinolfi,
presidente
dell'**Aniasa**,
l'associazione
delle società di
autonoleggio
a breve
e lungo termine

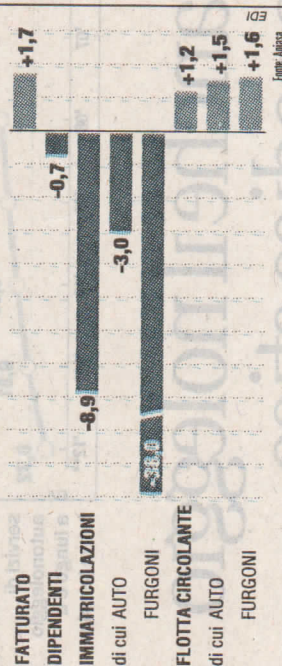
NOLEGGIO LUNGO TERMINE, CROLLANO I FURGONI

Valori assoluti



FLOTTE, IL FATTURATO È STABILE

Noleggio a lungo termine, var. % I sem. '12 su I sem. '11



«Hanno scambiato il nome, ma ormai non c'è più niente da spremere. Questi ultimi tagli, se attuati, costituirebbero la mortificazione dell'imprenditore e dell'impresa, la negazione della certezza del diritto, e di ogni prospettiva di sviluppo». Paolo Ghinolfi, presidente dell'Aniasa, l'associazione che rappresenta le società di autonoleggio a breve e lungo termine, non fa sconti al governo Monti. L'ipotesi, circolata nelle ultime ore, che la legge di stabilità possa colpire ancora una volta il settore, limitando ulteriormente la deducibilità delle auto aziendali (già ridotta dalla legge n. 92 del 28 giugno 2012, la cosiddetta "legge Fornero"), portandola addirittura al 20 per cento, spaventa ma fa anche infuriare gli imprenditori del settore. Un settore che nonostante la crisi ancora tiene, e che aspira a un fatturato non negativo, in lieve crescita, persino in questo "annus horribilis", questo 2012 nel quale le lancette dell'economia sembrano essersi fermate senza dare alcun avviso sul giorno nel quale vorranno ripartire. Infatti, si legge nel consuntivo del primo semestre, messo a punto dall'ufficio studi dell'Aniasa, «i dati relativi al primo semestre evidenziano che il fatturato complessivo del settore tiene (+0,25 per cento) e dovrebbe essere confermato a fine anno il superamento storico dei 5 miliardi di volume d'affari. La flotta circolante conserva, con 642.000 unità tra auto e furgoni, la propria dimensione (-0,2 per cento) e sembra essere terminata la flessione rispetto ai livelli 2011 (678 mila veicoli) registrata nel primo trimestre».

Tutto bene, dunque? In fondo il settore potrebbe ancora sopportare qualche taglio per il bene dell'Italia, perché le cose qui vanno meglio che altrove? Ghi-

nolfi respinge con forza valutazioni di questo tipo: «Il dato dominante è quello delle immatricolazioni, che nel primo semestre sono scese del 16 per cento, significa 30.000 veicoli in meno. Anche se il fatturato per ora tiene, e riteniamo che terrà per tutto quest'anno, un calo di questo tipo è il segno di una difficoltà del mercato, e dà inizio a un'onda lunga, con pesanti conseguenze. Significa che la clientela chiede di prolungare i contratti esistenti, evitando di impegnarsi su contratti nuovi: anche nel 2008 era successo esattamente questo, è l'indice di una situazione di reale preoccupazione. E proprio mentre noi cerchiamo a fatica di

mantenere almeno l'esistente, si va a picchiare nei costi della deducibilità d'impresa, facendo calare la fiducia del mercato. Noi siamo riusciti a tenere rispetto al calo catastrofico dell'auto, ma si può tenere fin quando ci sono le basi minime per poter lavorare, non certo se i soldi del decreto lavoro si vanno a cercare nel settore delle auto aziendali. Se l'auto è uno strumento aziendale, deve essere scaricabile come costo dai bilanci aziendali. Mentre la deducibilità giorno dopo giorno sta diventando irrisoria, prima si parlava di farla scendere dal 40 al 27,5%, ora potrebbe scendere persino al 20, un economista dovrebbe ribellarsi a questo: va

Ghinolfi fa i confronti internazionali, ricordando che quello dell'autonoleggio è un mercato dove ci sono «soprattutto multinazionali che vedono cambiare le leggi fiscali un giorno sì e l'altro anche. Come si fa a lavorare così? Non c'è più la certezza del diritto, chiunque venga a farci una verifica non può che trovarsi in difet-

to». L'Aniasa si unisce pertanto al coro amplissimo di imprenditori (ma anche sindacalisti, lavoratori, analisti di mercato, semplici cittadini), che sostengono che nelle ultime normative del governo, attentissime alla necessaria riduzione dei costi nel Paese, «di sviluppo non si sente parlare minimamente». Se si prova a obiettare che, date le condizioni dei conti pubblici, i sacrifici sono richiesti in questo momento a tutti, Ghinolfi scuote la testa e replica che «uno non può dire alle persone per strada: non puoi più comprare il pane perché devi fare dei sacrifici, però a quel punto la gente muore di fame».

Il problema, ragiona Ghinolfi,

è che le leggi di risanamento sono state fatte in una logica che esclude completamente la consultazione con le imprese. E questo, a suo avviso, non può che produrre danni all'economia: «Abbiamo bisogno quantomeno di essere rispettati. Chi legifera, chi prende delle decisioni in materia economica e fiscale dovrebbe prima confrontarsi con noi, per essere aiutato a comprenderne le conseguenze. E invece ci hanno convocato per sentirci solo una volta, per il "nuovo codice della strada", che pur essendo nuovo è stato elaborato ormai 25 anni fa. E che non tiene alcun conto dei nostri rilievi: per esempio siamo uno dei pochissimi Paesi a mantenere ancora il divieto arcaico di noleggio di bus e veicoli industriali». C'è una «disattenzione generale al sistema industriale», conclude Ghinolfi, chiedendo un «dialogo aperto governo». Prima che le difficoltà economiche sommergano anche questo settore: nonostante i numeri non certo negativi, stanno venendo fuori le conseguenze del crollo generale del sistema Italia. A cominciare dalle difficoltà di smaltimento dell'usato, spiega il presidente dell'Aniasa: «Tutte le aziende di noleggio del lungo termine quest'anno devono spendere 150 milioni di perdite sulla vendita dell'usato, e i motivi sono che l'imposta di trascrizione aumentata ha reso invendibili le auto di grossa cilindrata: sono 150 milioni di perdite sui bilanci». Ma anche il breve termine mostra segni di sofferenza: nel primo semestre di quest'anno c'è già un corposo calo del fatturato, -7 per cento.

IL PROCESSO E' DURATO TRE ANNI, MA ALLA FINE E' STATO VARATO UN DOCUMENTO MOLTO CORPOSO, FATTO PROPRIO DA TUTTE LE AZIENDE CHE ADERISCONO ALL'ANIASA, CIOE' IL 95% DELL'INTERO MERCATO. RIGUARDA QUASI CINQUE MILIONI DI CLIENTI

Vito de Ceglia

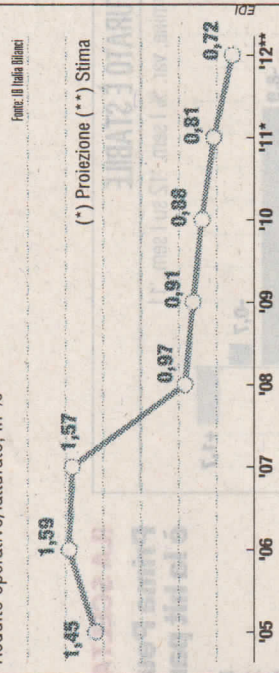
Milano

Il processo è stato lungo, è durato quasi tre anni. E non è stato privo di ostacoli. Da tre settimane, però, sono diventati operativi i nuovi codici etici sulle attività di locazione dei servizi di autonoleggio a lungo e a breve termine. Sono codici che, per la prima volta, definiscono una serie di standard e *best practice* che tutte le aziende aderenti ad Aniasa, circa il 95% del mercato, adotteranno nel rapporto con la clientela. In sostanza, Aniasa ha introdotto nuove regole di condotta che costituiscono un prezioso vademecum per gli oltre 4 milioni e 850 mila contratti che ogni anno vengono sottoscritti ai desk del rent-a-car presso aeroporti, stazioni ferroviarie e centri cittadini e per le 65.000 aziende e 2.400 pubbliche amministrazioni che si affidano agli operatori del lungho termine per gestire al meglio le proprie esigenze di mobilità.

«Con i codici etici, siamo riusciti ad introdurre regole che prima non esistevano nel noleggio. Un settore che, a differenza dell'esempio delle assicurazioni e delle banche, non ha un ente preposto alla sorveglianza. Quindi, l'obiettivo dichiarato è stato quello

IL TREND DEI CONCESSIONARI AUTO IN ITALIA

Reddito operativo/fatturato, in %



Sono operativi i codici etici per la locazione dei servizi di autonoleggio a lungo e a breve termine

E adesso anche il noleggio avrà il suo codice etico

Al primo posto: la sicurezza

di rendere il nostro comparto più trasparente nell'interesse dei clienti e dello sviluppo del mercato», sottolinea Andrea Cardinali, vice presidente di Aniasa, che ha seguito i lagnosi dei codici di condotta, soprattutto per il lungo termine. Un settore, quello dell'autonoleggio, che nell'ultimo decennio ha vissuto una significativa crescita, passando da un fatturato di 600 milioni a oltre 5 miliardi di euro e da una flotta di 250.000 a quasi 680.000 veicoli gestiti.

«Per arrivare ad una definitiva stesura dei codici, Aniasa ci ha impiegato 2 anni e mezzo. E' stato un processo lungo e difficile, perché abbiamo dovuto rispon-

dere a tutti gli aspetti normativi anti-trust — aggiunge Cardinali — Certo, si poteva fare di più: in particolare, introducendo nei codici di condotta anche una normativa sulla co-responsabilità degli utilizzatori di auto. Un punto, questo, non trascurabile dal momento che la voce "assicurazione" è quella che pesa di più, dopo gli ammortamenti, sui bilanci delle società di noleggio. Non solo, questa normativa avrebbe aperto una spirale virtuosa per l'intero settore. Ma questo non è accaduto perché l'anti-trust italiana impone che non si possa regolare la concorrenza».

Ma entriamo nel merito dei codici di condotta. Per il noleggio a lungo termine, le nuove regole riguardano i rapporti contrattuali tra le aziende del settore e i soggetti con partita Iva che scelgono di esternalizzare la gestione del proprio parco auto, fornendo indicazioni per migliorare la qualità e la sicurezza del servizio offerto. Per agevolare la scelta dell'impresa, è stato creato un vero e proprio vademecum con parametri e cautele che guidano la scelta del fornitore. Le società dal canto loro si impegnano a garantire gli standard di sicurezza e qualità ispezionando i veicoli e fornendo servizi di manutenzione

ne e riparazione per l'intera durata del contratto.

All'interno del Codice sono inoltre evidenziate le componenti necessarie di un contratto di locazione, specificando che quest'ultimo deve contenere anche condizioni e termini per un eventuale proroga o recesso, la disciplina dei ritardi di pagamento, condizioni di cessione, tempi di consegna, data di inizio e fine contratto e circostanze che possono dar luogo alla modifica del canone.

Per quanto riguarda invece il noleggio a breve termine, il codice — che riguarda tutti i noleggi prenotati e/o preacquistati diret-

tamente dal cliente tramite il call center o il sito web — prevede che gli operatori si impegnino a garantire un elevato livello di operatività, fornendo tutte le indicazioni necessarie e utili a fruire al meglio del servizio, dalla prenotazione alla riconsegna del veicolo. Le società garantiranno inoltre trasparenza e semplicità nelle condizioni contrattuali, avvisando il cliente di quanto incluso e non incluso nella tariffa. Al momento della riconsegna, la società dovrà esaminare il veicolo insieme al cliente e stendere un rapporto scritto che dovrà essere controfirmato da entrambe le parti.



L'auto è noleggiata? Il furto è più frequente

L'ANNO SCORSO BEN 4.142 VETTURE NON SONO RIENTRATE ALLA BASE CON UN DANNO DI 43 MILIONI. COSÌ CRESCE IL NUMERO DEGLI OPERATORI CHE SCEGLIE DI PROTEGGERE LA PROPRIA FLOTTA CON LE TECNOLOGIE IN RADIOFREQUENZA

Titti Lo Papa

Roma

Noleggiate e mai più rientrate. È il destino di ben 4.142 vetture. Secondo l'ultimo rapporto dell'Associazione nazionale industria e servizi automobilistici (Aniasa), si è rafforzato il trend osservato negli ultimi anni che evidenzia non solo un aumento dei furti e delle appropriazioni indebite dei veicoli noleggiati ma anche del mancato recupero. Una situazione di emergenza per il comparto che si sta attrezzando per fronteggiarla al meglio e che ha comportato nel 2011 un danno pari a oltre 43 milioni di euro, se si considera il noleggio a breve e a lungo termine. Cresce, dunque, il numero degli operatori che sceglie di proteggere le flotte con la tecnologia in radiofrequenza di LoJack.

Secondo Aniasa, nel 2011 sono stati rubati, e non recuperati, complessivamente 4.142 veicoli (1.163 nel noleggio a breve termine e 2.979 in quello a lungo termine) contro i 3.855 del 2010



Ben 4.212 vetture non sono rientrate, l'anno scorso, dopo essere state noleggiate

(1.038 nel noleggio a breve termine e 2.817 nel lungo).

Per quanto riguarda il noleggio a breve termine, si è passati da 1.296 unità sottratte a 1.417 con un aumento del 9%. È diminuito invece del 2% il numero dei recuperi delle auto rubate (da 258 del 2010 a 254 del 2011). Se poi si va ad analizzare il dato dei furti in rapporto ai giorni di noleggio, un parametro significativo visto che è più probabile che il veicolo venga rubato mentre è in utilizzo da parte del cliente piuttosto che

quando è fermo nei piazzali delle stazioni di noleggio, il fenomeno risulta in crescita del 5% rispetto al 2010 (4,6% nel 2011 e 4,3% nel 2010). I furti e l'appropriazione indebita nel noleggio a breve termine hanno arrecato un danno di 10,5 milioni di euro al comparto nel 2011. Il trend dei furti in aumento riguarda anche il noleggio a lungo termine. I veicoli rubati e non recuperati fanno registrare un incremento del 5,8%. Aumenta l'incidenza dei furti sul numero dei veicoli in *long term* in cir-

	2011	2010	Var. %
Totale furti	1.416	1.296	+9,0
Veicoli rubati (in % su flotta media)	1,2%	1,0%	+7,0
Furti veicoli (su 100mila giorni di noleggio)	4,6	4,3	+5,0
Veicoli recuperati	254	258	-2,0
Veicoli non recuperati	1.163	1.038	+12,0

Fonte: Aniasa

	2011	2010	Var. %
Veicoli non recuperati	2.979	2.817	+5,8
Veicoli rubati (in % su flotta media)	0,57%	0,54%	+5,6
Danni da furti (in milioni di euro)	32,7	27,2	+19,9
Danni da furti (in % sul fatturato)	0,86%	0,73%	+17,1

Fonte: Aniasa

to del veicolo in tempi brevi, nella maggior parte dei casi a poche ore dal furto. Tempi brevi equivalgono a danni limitati perché consentono la continuità del business ed evitano costi aggiuntivi come l'auto sostitutiva. Senza contare che la perdita di un mezzo comporta anche tempie risorse per gestire le pratiche assicurative e burocratiche.

«A differenza di altri sistemi — ha evidenziato Maurizio Iperiti, amministratore delegato LoJack Italia — i nostri dispositivi, anche grazie alla collaborazione diretta con le Forze dell'Ordine, possono contare su percentuali di recupero del veicolo rubato del 90% e garantiscono al contempo la piena tutela della privacy dell'utilizzatore, grazie a una tecnologia che resta dormiente fino all'attivazione del servizio a seguito della denuncia». Le soluzioni LoJack dichiarano un tasso di successo del 90% nel recupero di auto, camion e SUV rubati, per un totale di oltre 300mila mezzi recuperati pari a un valore di circa 4 miliardi di dollari. In 26 anni di attività, itenici LoJack hanno installato oltre 8 milioni di unità. LoJack opera attualmente negli Usa e in più di 30 Paesi tra Nord America, Europa, Africa, America Latina ed Asia. In Italia è attiva dal 2006 e sta attraversando una fase di forte crescita. Oggi può già contare oltre 24.000 clienti e beni recuperati per 8,5 milioni di euro.

cheggi sotterranei. «Le appropriazioni indebite — ha spiegato Andrea Badolati, amministratore delegato di Ald Automotive — sono un fenomeno in crescita legato anche alla crisi economica. Con LoJack stiamo intervenendo con determinazione per risolvere il problema, assicurandoci il recupero dei nostri mezzi».

Il sistema è stato messo a punto dalla LoJack Corporation, leader mondiale del mercato del rilevamento e recupero dei beni rubati, e consente il ritrovamen-

Il noleggio guarda all'elettrico “La curiosità dei clienti è per le auto iper ecologiche”

GUARDANDO L'ESEMPIO DELLE CONSORELLE EUROPEE MOLTE AZIENDE DEL SETTORE STANNO SPERIMENTANDO, SPECIALMENTE IN CONTESTI URBANI, L'USO DI VETTURE CHE NON EMETTONO INQUINANTI. ANCHE PERCHÉ, CON LE RESTRIZIONI, ENTRANO IN CENTRO

Luigi Dell'Olio

I PROTAGONISTI



Andrea Badolati (1) amministratore delegato di Aid Automotive; **Alfonso Martinez (2)** managing director del Gruppo LeasePlan Italia; **Andrea Cardinali (3)** presidente e amministratore delegato Alphabet; **Marco Girelli (4)** direttore commerciale della divisione “flotte aziendali” di GE Capital; **Pietro Teofilatto (5)** direttore sezione noleggio a lungo termine Aniasa



Milano

La delusione per gli incentivi ai veicoli elettrici, inseriti nel Decreto Sviluppo e da più parte bollati come inefficaci per la difficoltà di accesso e i fondi limitati a disposizione (420 milioni di euro), sta spingendo gli operatori che si occupano di gestire le flotte aziendali a incrementare gli sforzi a sostegno della mobilità sostenibile, con il duplice obiettivo di contribuire alla riduzione delle emissioni inquinanti e ridurre i costi a carico degli utenti. Senza considerare la possibilità di coinvolgere anche nei centri cittadini, laddove sono state adottate misure di contrasto al traffico, che salvaguardano i mezzi non inquinanti.

Pietro Teofilatto, direttore sezione Noleggio a lungo termine di Aniasa, aiuta a inquadrare lo scenario di mercato: «Il noleggio è sempre più interessato alla motorizzazione

elettrica. Seguendo l'esempio delle consorelle europee, sono infatti numerose le iniziative delle aziende di noleggio a breve e a lungo termine, che stanno sperimentando e diffondendo le auto elettriche, specialmente in contesti urbani o intermodali». Considerando però che non esistono nelle flotte aziendali veicoli con anzianità superiore a 10 anni (uno dei requisiti base per godere degli incentivi), «le recenti agevolazioni per le auto "iper ecologiche" appaiono un po' esigue — aggiunge — dato che sarebbero in tutto mille i veicoli sovvenzionabili. Forse sarebbe stato più utile prevedere una congrua detraibilità dell'Iva o la possibilità anche per i privati di dedurre i costi di noleggio di au-

to a basso impatto ambientale». Cosa chiedono, in particolare, i clienti? «In genere manifestano un forte interesse verso questi argomenti — risponde Marco Girelli, direttore commerciale della divisione Flotte aziendali di Ge Capital — ma a patto che queste soluzioni garantiscano al contempo la riduzione dei costi di gestione del parco auto». Esigenze che hanno spinto la compagnia a incrementare il servizio Clear Drive, che consente di promuovere modelli di guida eco-compatibile in grado di cambiare lo stile di guida attraverso un web training che fornisce continui aggiornamenti e suggerimenti inviati via e-mail, che spiega non come guidare con più effi-

cienza e come questo influisca direttamente anche sui consumi e sulle emissioni. «Si tratta di indicazioni che possono fornire risparmi importanti» insiste Girelli, che aggiunge un esempio: «Selezionando la marcia giusta si può risparmiare il 30% dei consumi di carburante».

Ald Automotive ha rafforzato il programma Ald Bluefleet lanciato nel 2008 che punta «ad assistere i clienti in un'azione ecocompatibile della propria flotta e car policy», come spiega l'amministratore delegato Badolati. «Si tratta di una strategia che tiene insieme l'attenzione all'ambiente e la necessità di ridurre i costi per il carburante». Il primo obiettivo è perseguito tramite un elenco aggiornato dei mo-

delli, suddivisi per segmento e alimentazione, a disposizione del consulente nel processo di scelta con il cliente: il secondo attraverso Focus OnLine, software di gestione della flotta, che fornisce una serie di informazioni aggiuntive e relative al livello medio di emissioni per chilometro dichiarate dal costruttore dell'auto, al consumo medio di carburante e alle emissioni totali. La società, inoltre, ha in corso una partnership con Neahelopolis (Nhp) per «Bee-Green Mobility Sharing», servizio di car sharing con soli veicoli elettrici e biciclette (anche a pedalata assistita), studiato per la città di Napoli.

LeasePlan Corporation ha dato vita a GreenPlan, progetto di sostenibilità ambientale realizzato in partnership con Intelligent Energy Europe (programma della Commissione Europea per lo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili) ed Ecodrive (campagna europea di sensibilizzazione per il miglioramento della sicurezza e del rispetto ambientale alla guida). L'iniziativa aiuta le imprese e i professionisti a trovare soluzioni che coniughino nel modo più efficace contenimento delle emissioni inquinanti e riduzione dei costi di gestione delle flotte aziendali. Il sistema si basa su un apposi-

to tool informatico, l'EcoCalculator, che misura il livello medio delle emissioni di CO2 della flotta, il consumo e il costo del carburante, marcando il punto di partenza di un programma per la riduzione progressiva delle emissioni fino al raggiungimento del target di emissioni medie preventivate dall'azienda cliente. Questo approccio ha portato anche a siglare diverse joint-venture con le case costruttrici per inserire nel mercato veicoli ibridi e a propulsione elettrica.

In casa Alphabet, la novità degli ultimi mesi è AlphaGuide, una mobile application in grado di assistere il cliente 24 ore su 24, che consente di comunicare la posizione in caso di incidente, individuare i centri di assistenza convenzionati, compilare online la constatazione amichevole e contattare il service center Alphabet. «Inoltre a fine anno — spiega il presidente e amministratore delegato Andrea Cardinali — svilupperemo Corporate Car Sharing, un servizio già attivo nelle nostre filiali in Germania, Francia e Gran Bretagna, che consente alle aziende di offrire ai propri collaboratori un servizio di mobilità attraverso l'utilizzo di vetture della propria flotta con un supporto tecnologico avanzato».

[LA RICERCA]

Ma come sta il concessionario? Abbastanza male come tutto il settore

Il mondo dell'automotive si incontra a Roma venerdì. L'occasione è "La Capitale Automobile" il congresso annuale promosso dal Centro Studi Fleet & Mobility che si svolgerà nella cornice dell'Auditorium della Tecnica di Confindustria (viale Tupini 65 con inizio alle 9). Giunto alla settima edizione, l'appuntamento costituisce un momento di discussione, di approfondimento e di confronto per gli operatori del settore: costruttori, concessionari, analisti e stakeholder. Durante la giornata si farà il punto sulla situazione difficile del mercato dell'auto: quest'anno le immatricolazioni in Italia dovrebbero scendere a 1 milione e 350 mila, con un calo del 20% che si aggiunge al -15% già registrato alla fine dello scorso anno.

Sull'andamento del mercato sarà presentata anche la ricerca annuale curata dagli studenti del master sull'Automobile. Si discuterà della salute economico-finanziaria dei concessionari e sull'importanza della brand reputation nei social media. Si parlerà anche di autonoleggio e si analizzeranno anche i dati sull'andamento di questo comparto. Uno specifico focus sarà dedicato al tema energetico e alla diffusione di veicoli ibridi e di nuova concezione. Numerosi gli interventi a partire da quello del presidente dell'Aniasa Paolo Ghinolfi, fino ai rappresentanti delle grandi case automobilistiche. Fiat Group presenterà la nuova Fiat 500 L. "Questo congresso è un appuntamento fondamentale, — dichiara Pier Luigi del Viscovo, direttore del Centro Studi Fleet&Mobility — soprattutto oggi che il mercato impone di ridisegnare il modello distributivo, per cercare un punto di equilibrio economico a un livello di consumi che è del 30% più basso del decennio scorso". (st.a.)