

ADRIANO BONAFEDE

Roma
 Le società di noleggio auto a breve e lungo termine soffrono, allo stesso modo degli automobilisti privati, per il continuo aumento delle tariffe Rc auto, che secondo l'Isvap sono cresciute mediamente del 17,9 per cento tra il 2002 e il 2009. E le tariffe Rc

auto pesano molto sui bilanci di queste società: secondo l'Aniasa, l'associazione del comparto, valgono il 17-18 per cento, quindi quasi un quinto, di tutti i costi. Ogni rincaro è dunque vissuto come un problema, anche perché è molto difficile scaricare questi costi su chi noleggia le auto. E infatti in

atto da molti anni un processo di concentrazione fra le società del settore che ha portato, ad esempio in Italia, a dare più importanza alla conquista di nuove quote di mercato che alla redditività. In altre parole, le grandi imprese di noleggio preferiscono guadagnare meno al momento piuttosto che aumentare i prezzi.

Però il problema esiste. Ma a renderlo ancora più acuto è un fatto che, al contrario per gli automobilisti privati, ha dato molte soddisfazioni quando, tre anni fa, è entrato in vigore. Si tratta della procedura di "indennizzo diretto".

Secondo questa procedura, introdotta dalle cosiddette "lenzuolate" dell'ex ministro Bersani, chi ha un incidente con un'altra vettura può rivolgersi direttamente alla propria per avere il risarcimento (nel caso ovviamente abbia ragione), senza dover passare dalla richiesta alla compagnia dell'altra parte. Questo iter deve concludersi entro 30 giorni, altrimenti i quali cala una specie di silenzio-assenso, per cui la domanda di risarcimento s'intende valida a tutti gli effetti.

Ora, normalmente, per le compagnie è facile verificare entro 30 giorni come sono andate le cose, chiedendo un "rapporto"

scritto ai propri assicuratori. «Ma questo lasso di tempo - spiega Vittorio Maggiore, vice presidente dell'Aniasa - si rivela molto ristretto invece per le società di noleggio. Queste ultime, infatti, dopo aver avuto notizia dell'incidente avvenuto, devono cercare il conducente del veicolo noleggiato e chiedergli una dichiarazione scritta. Poi devono nuovo scrivere alla compagnia e il tutto deve avvenire entro 30 giorni. Inutile dire che, nel caso delle società di noleggio, questo tempo molto spesso non basta. E questo fa scattare automaticamente il diritto al risarcimento. Che, invece, andrebbe verificato con attenzione».

A preoccupare le società di noleggio c'è anche l'incredibile

acuirsi delle frodi. Le particolari procedure di accertamento delle responsabilità previste dalla C.A.R.D. (Convenzione tra Assicuratori per il risarcimento diretto) scontano le difficoltà di istituire correttamente le pratiche nei tempi ristrettissimi accordati dalla legge alle imprese al fine di formalizzare l'offerta liquidativa; di qui la previsione di una dialettica istruttoria (tra la compagnia del responsabile e quella dell'assicurato danneggiato) destinata ad esaurirsi in trenta giorni e fondata, in taluni casi, su pericolose presunzioni.

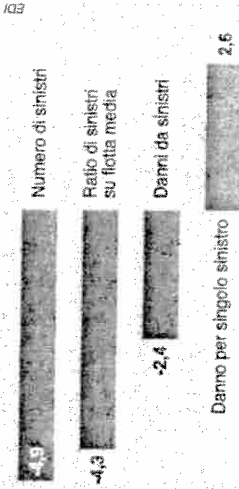
«Ciò favorisce - dice Maggiore - il consolidamento di determinati automatismi liquidativi, talvolta favoriti dalle logiche del rimborso "a forfait" (dall'impre-

Aniasa, attacco alla norma sul "risarcimento diretto"

Secondo le società di noleggio i trenta giorni previsti dalla legge non sono sufficienti per portare a termine le pratiche. Il vicepresidente Maggiore: "Chiediamo almeno 60 giorni"

I sinistri con la Kasko

Variazioni % 2009 su 2008

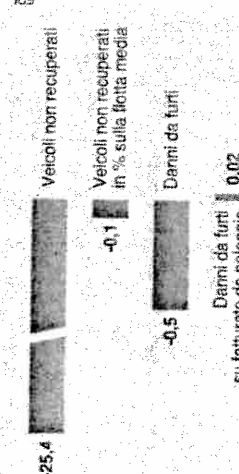


Fonte: Unrae-Aniasa

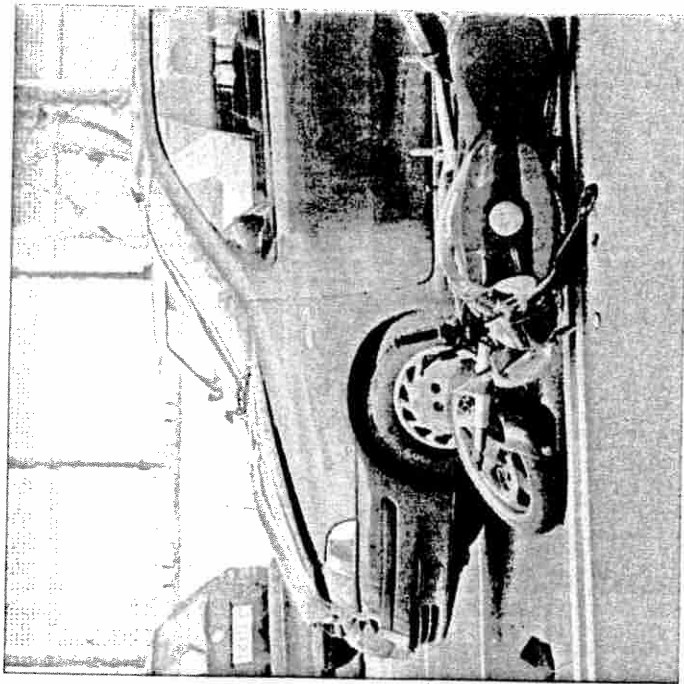
La tabella qui a destra sottolinea come sia in continua crescita il numero dei veicoli rubati che non sono stati recuperati

Furti, aumentano i veicoli non recuperati

Variazioni % 2009 su 2008



Fonte: Unrae-Aniasa



sa debitrice a quella gestonaria) esente collegati dall'effettiva situazione di responsabilità: in quanto tali idonei a stimolare la proliferazione di nuove condotte fraudolente, mirate ad ottenere risarcimenti indebiti e particolarmente incentivate in contesti quali, ad esempio, quelli della locazione di veicoli (circa 1/6 del mercato automobilistico) - in cui è accentuata la difficoltà di ottenere in tempo utile, dal conducente coinvolto, le informazioni necessarie a ricostruire la dinamica del sinistro, subendo di conseguenza automatici aumenti dei premi assicurativi, spesso oltre limiti accettabili di sostenibilità».

I premi rc auto pesano per il 17-18% dei costi totali sopportati dalle società

Isvap - dice Maggiore - abbiamo chiesto un intervento per dare più tempo ai noleggiatori di portare a termine l'iter. Siamo cercando di farci dare almeno 60 giorni».

Da qui le proposte dell'Aniasa, che sono state presentate la scorsa settimana a un convegno presso la Luiss Guido Carli a Roma intitolato "Indennizzo diretto e micro permanenti: bilanci e prospettive". Il convegno è stato organizzato dalla Facoltà di Giurisprudenza e dal Master in Diritto di Impresa, in collaborazione con Aniasa e con la Fondazione Rei. «A Governo e

LUIGI DELL'OLIO

Milano

Le strategie green nella gestione delle flotte aziendali hanno successo nella misura in cui riescono a garantire anche risparmi in denaro. È la convinzione che si ricava da un giro d'orizzonte reale specializzato nel settore. L'ultimo rapporto Aniasa indica che la strada da fare è ancora lunga: infatti, nel 2009 le vetture ad alimentazione alternativa sono cresciute dal 2 al 3% (tra queste, il 47% è alimentato a benzina e gpl, il 44% a benzina e metano, il 5% solo a metano e per il 4% con motore benzina-metano), ma senza registrare l'atteso boom. Un andamento che l'Aniasa attribuisce alla totale assenza di incentivi e di considerazione da parte pubblica. Così le aziende si sono orientate verso la scelta di vetture più piccole e, pertanto, meno inquinanti oltre che meno costose.

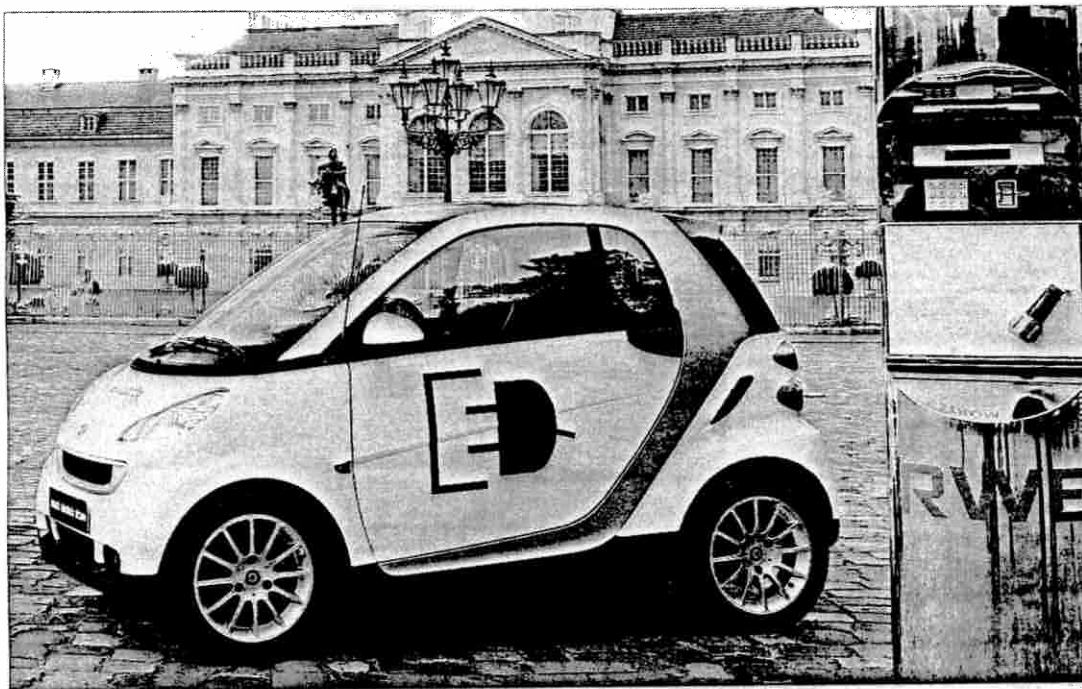
«In questa situazione di mercato non è prospettabile un atteggiamento virtuoso da parte delle imprese se non a patto di individuare in questa scelta anche vantaggi di tipo economico», riflette Fabrizio Ruggiero, general manager di Leasys. Azienda che, secondo una ricerca condotta dal Centro Studi Fleet & Mobility, è il primo player del mercato delle immatricolazioni ecologiche nel noleggio a lungo termine con una quota del 52%. A dominare le nuove immatricolazioni sono i brand del gruppo Fiat, che raggiungono una quota superiore al 70%. «Ecco perché è fondamentale mettere a punto pacchetti in cui la somma tra il canone di noleggio e il costo del carburante alternativo non risulti superiore alla scelta di un'auto a diesel».

In caso contrario, il mondo del noleggio rischia di accumulare ritardi rispetto al mercato generale dell'auto, che nel corso del 2009 ha visto il 22% di immatricolazioni tra auto a metano o gpl. «Questo dato va però preso con le molle — avverte Ruggiero — Oltre al fatto che la quota è stata favorita dagli incentivi pubblici, va considerato che molte delle auto ibride vengono utilizzate soprattutto con i carburanti tradizionali. Ecco perché è fondamentale accompagnare le aziende sul fronte della formazione ai dipendenti. Solo con utenti davvero responsabilizzati potremo sperare in comportamenti più virtuosi. Alve-

Pesano la mancanza di incentivi specifici e lo scarso interesse dei poteri pubblici

lo di sistema, invece, ritiene indispensabile un intervento pubblico basato su due strade: il congelamento dell'accise per i carburanti puliti e la differenziazione della tassa di possesso in base all'inquinamento prodotto dai diversi veicoli.

Dello stesso avviso è Enrico Rostagno, marketing leader business leasing & fleet Ge Capital Interbanca, secondo il quale «c'è un'attenzione crescente dei clienti verso la tematica ambientale, ma limitatamente a un car policy che non comporti costi aggiuntivi». L'azienda ha messo a punto Clear Solutions, un servizio che consente ai fleet manager di visualizzare in tempo reale sullo schermo del pc le emissioni del proprio parco auto, secondo quattro indicatori: quantità totale di emissioni, media per veicolo,



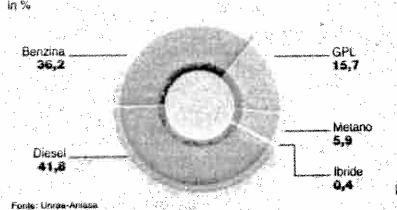
LE OFFERTE

Le società di noleggio hanno messo in campo pacchetti con i quali offrono alle aziende clienti auto verdi che consumano e inquinano meno. La maggioranza è alimentata a benzina e gpl o a benzina e metano. Nella foto una Smart elettrica

Auto verdi nelle flotte, un lento decollo

La strada da fare resta ancora lunga: nel 2009 il numero delle macchine ad alimentazione alternativa immatricolate dal mondo del noleggio a lungo termine è cresciuto di un punto rimanendo comunque marginale: dal 2 al 3%. Leader sono quelle a benzina e gpl

Immatricolazioni autovetture per alimentazione

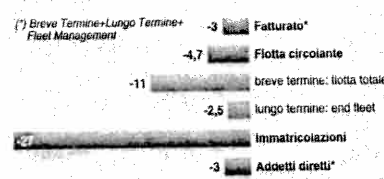


IL PUNTO

Le tabelle mettono in evidenza le percentuali delle vetture pulite immatricolate dalle società di noleggio

L'andamento del noleggio in Italia

Variazioni % 2009 su 2008



comparazioni anno su anno per verificare riduzioni di CO₂, classifica dei veicoli più e meno inquinanti. «Un osservatorio utile a orientare le scelte future», aggiunge Rostagno. Un livello maggiore di personalizzazione è poi garantito da Key Solutions, attraverso il quale i consulenti di Ge Capital

aiutano le aziende a mettere a punto un modello di gestione della flotta sfumando costi e risparmi della scelta verde rispetto a quella tradizionale.

AldBluefleet è il nome del pacchetto verde adottato da Ald Automotive. Un'iniziativa strutturata in tre fasi: la proposta di modelli a

basso tasso inquinante, suddivisi per segmento e alimentazione; la misurazione iniziale e il monitoraggio periodico delle emissioni inquinanti tramite un software di gestione della flotta; infine la consulenza per scelte alternative a minore impatto sull'ambiente, dagli pneumatici al carburante,

alle politiche per la mobilità. Per il prossimo anno è attesa, inoltre, la dotazione dei primi veicoli elettrici targati Renault e destinati alle flotte auto aziendali dei clienti di Ald.

Bmw intanto punta sul programma EfficientDynamics, che tra il 1995 e il 2008 ha consentito di

ridurre le emissioni di CO₂ del 27% puntando sull'impiego di soluzioni come l'auto start-stop, l'aerodinamica attiva e il recupero dell'energia in frenata. Innovazioni frutto di anni di studio, che sono state introdotte di pari passo con il miglioramento sul fronte dei materiali utilizzati per gli autoveicoli destinati alle flotte. In una prospettiva di medio-lungo termine, la Casa punta sull'idrogeno per eliminare completamente le emissioni inquinanti. «Con una media di emissioni di CO₂ di 154 grammi per km, le Bmw e Mini si

collocano più avanti degli altri costruttori premium in termini di efficienza — spiega Fabrizio Longo, direttore vendite auto di Bmw Group Italia — raggiungendo, con la 320d Efficient Dynamics, emissioni di soli 109 gr/Km di CO₂».

Una scelta ambientale è stata fatta anche da Arval, che nel 2008 ha siglato un protocollo con la Provincia di Milano: l'azienda del gruppo Bnp Paribas compensa le emissioni di CO₂ prodotte dalla sua flotta attraverso attività di riforestazione locale e si impegna a promuovere iniziative simili. Come nel caso di Kone, di cui Arval gestisce gli oltre mille veicoli, che ha aderito al progetto di riforestazione «Percorsi Sistemi Verdi per l'Expo 2015 in Comune di Pero». Un'iniziativa decennale che porterà alla creazione di 15 ettari di nuove aree verdi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

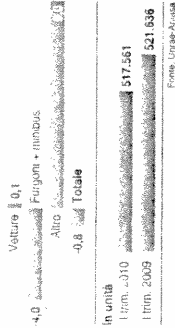
Il noleggio respira, alle porte una ripresa

I segnali positivi sono ancora timidi ed hanno caratteristiche diverse: aumentano i clienti per il "breve termine" mentre il fatturato del "lungo", pur con contratti in lieve calo, schizza verso l'alto. "Ma il merito è soprattutto della vendita delle auto di seconda mano e degli incassi relativi"

Cala ancora il noleggio a lungo termine

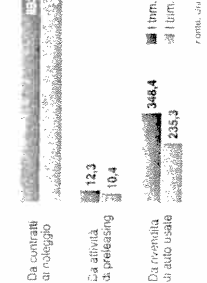
Piotta circolante per tipologia di veicoli, valutazioni %

I trim. 2010 su I trim. 2009



Il fatturato per tipologia di attività

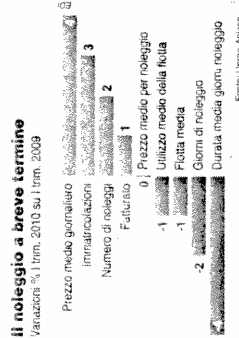
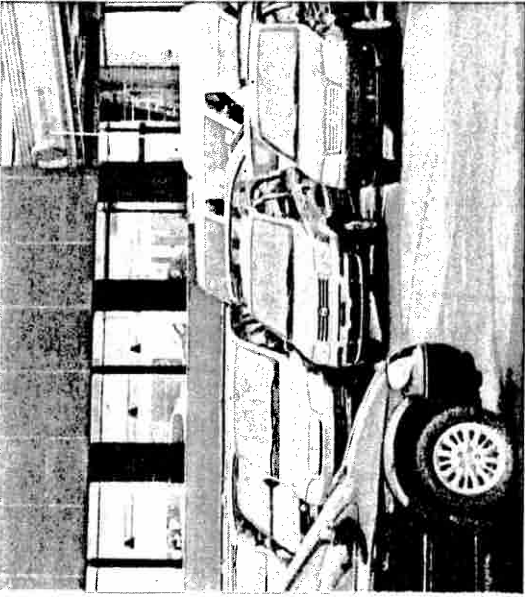
In milioni di euro



Le delle pubbliche amministrazioni. «Anche se non dispongo al momento di alcun dato ufficiale per affermarlo — premette Lucchini — penso che se le amministrazioni locali avranno, come emerge dalla manovra, la necessità di rivedere i loro costi di gestione, può darsi che questo costituisca un'occasione per utilizzare maggiormente strumenti come l'autonoleggio, che permettono di gestire al meglio una situazione contingente. Con minori trasferimenti da parte dello Stato può convenire noleggiare piuttosto che comprare un automezzo, potremmo essere alleati per gestire una situazione di ristrettezza».

Un'altra parte, tutto sommato l'obbligo di risparmiare, di stringere i cordoni della borsa potrebbe anche favorire le aziende di autonoleggio. La stretta agli enti locali imposta dalla manovra in discussione in Parlamento, rilevava per esempio Lucchini, potrebbe persino accelerare il graduale avvicinamento all'autonoleggio cominciato già da tempo da par-

te una ripulsa lenia, soffre anche per quel che ci riguarda di fattori esterni che non hanno nulla a che vedere con il settore economico. Per il breve termine mi infenso per esempio al maltempo che è durato a lungo e che ha scoraggiato i viaggiatori, poi c'è stato il siccario in Islanda, poi le elezioni in Gran Bretagna, che hanno frenato i viaggiatori provenienti dalla. Più in generale, i provvedimenti di austerità da un lato non favoriscono la voglia di viaggiare, dall'altro scoraggiano gli investimenti delle aziende. Infatti l'Ambrosiana tiene un "effetto contraccolpo" dovuto alla manovra.



Fonte: Univas-Ambrosiana

Auto nuove in un salone? le immatricolazioni frenano Reggio Emilia, solo quelle delle società di noleggio

L'eruzione del vulcano islandese ha contribuito a rallentare il business

Nel complesso, l'autonoleggio guarda comunque con fiducia agli sviluppi del 2010. Anche il lungo termine dovrebbe comunque ripartire a ritmo più serrato non appena gli incentivi all'auto nazionale italiano lo farà. Il 2009 si è caratterizzato come un anno di proroga, di trascinamento dei vecchi contratti e di manteni-

sivo, contro il 10,73 per cento del 2009. Anche perché, rilevano gli analisti dell'Ambrosiana nel rapporto annuale, «in quest'ultimo mercato dell'auto è completamente cambiato, con assoluta scarsità di prodotti e ricerca dello stesso da parte dei commercianti e (per loro conto) delle Case».

Fonte: Univas-Ambrosiana

Roma

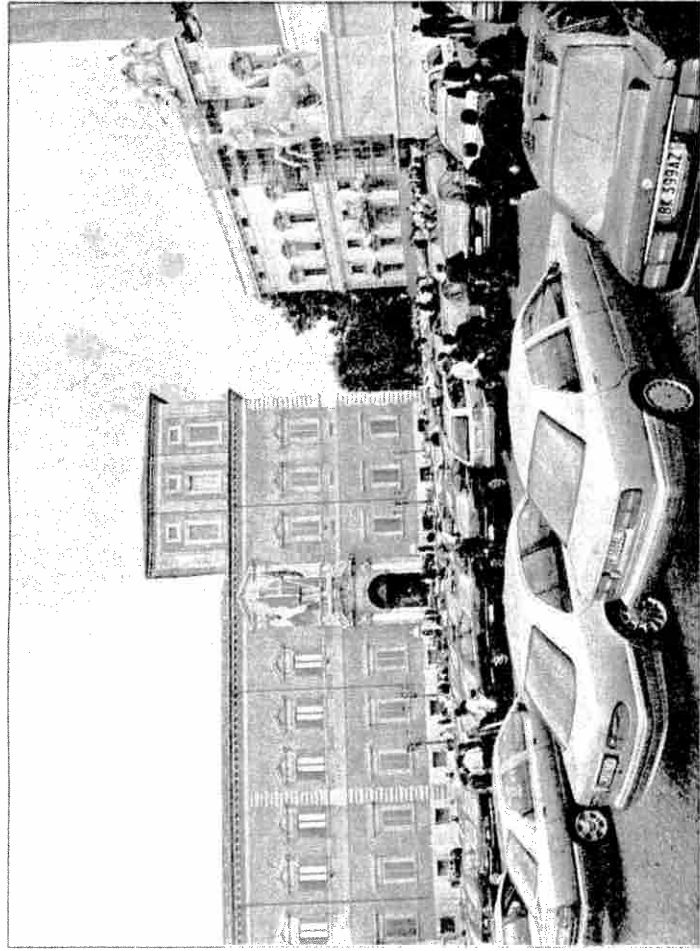
Il cliente pubblica amministrazione continua a essere sempre più importante per le società di noleggio auto a lungo termine, nonostante le difficoltà della finanza pubblica. E' quello che risulta dall'ultimo rapporto di Aniasa, l'associazione delle aziende operanti nel car-rental, che riferisce come nel 2009 la percentuale della flotta di veicoli noleggiati a lungo termine da parte della Pa sul totale del mercato italiano sia passata dal 7,0% del 2008 al 7,7%. Tenuto conto che il parco auto noleggiato a lungo termine nel nostro Paese è passato da 525mila a 529mila "pezzi" (secondo i dati Aniasa), vuol dire che le Pa hanno avuto in dotazione nel 2009 oltre 40.700 vetture in noleggio a lungo termine, 4mila in più rispetto all'anno precedente. Il maggiore rilievo del cliente Pa trova conferma anche in termini di numero di clienti del noleggio auto a lungo termine. Infatti le amministrazioni pubbliche rappresentano ormai il 3,1% dei clienti, una crescita di mezzo punto percentuale rispetto al 2008, quando gli enti pubblici costituivano solo il 2,6% dei clienti totali. Le ragioni di questa crescita sono spiegate da Fabrizio Ruggiero, direttore generale di Leasys: «Il cliente Pa è in generale un buon cliente, in quanto effettua gli adempimenti contrattuali in maniera attenta. Resta comunque il problema del ritardo dei pagamenti da parte della maggio-

ranza delle amministrazioni ma questa è una questione che riguarda tutte le imprese che hanno rapporti con la pubblica amministrazione». Il problema del ritardo dei pagamenti è riconosciuto anche da Ottavio Serino, direttore vendite corporate di Europcar Italia, il quale però aggiunge: «Per il vero problema con la Pa è la sempre più frequente applicazione della norma blocca-pagamenti. Prendiamo l'esempio delle multe: nel caso in cui il pagamento sia regolamentato, l'azienda non può registrare dal "cliente Pa" per qualsiasi motivo, viene emessa ugualmente la cartella esattoriale. Tutto questo ha scaturito un meccanismo perverso che blocca i pagamenti dei nostri ser-

vizi di noleggio resi, costringendoci a non proporre più, alla scadenza, il rinnovo del contratto con le amministrazioni che attivano questa procedura». Questa scelta non costituisce una sorpresa visto che nel rapporto 2010 di Aniasa, alla luce di queste problematiche alle quali si aggiunge quella relativa alla presenza obbligatoria di clausole vessatorie nei bandi di gara, si auspica «un allineamento, senza il quale potrebbe cambiare l'ordine

dei rapporti con le Pa da parte degli operatori del settore». Intanto, secondo gli esponenti del settore, il mercato del noleggio auto della Pa si è ormai stabilizzato. E se per Europcar l'Italia è la circoscrizione dove anche alle Leasys la stabilità si spiega con la riduzione degli stanziamenti: «Dato che gli enti pubblici devono bloccare nel proprio bilancio l'intera somma da pagare per il noleggio plurennale — chian-

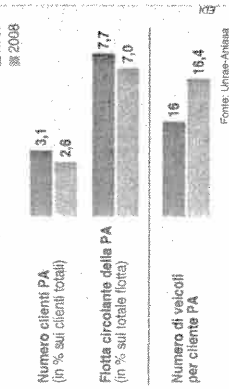
E' molto alto in Italia il numero delle auto blu. C'è chi parla di 150, chi di 180mila unità, dalle 35 ad oltre 40mila sicuramente a noleggio. Il resto è di proprietà degli enti pubblici, centrali o locali



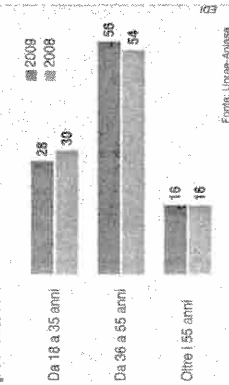
La Pa è un buon cliente. "Ma paga in ritardo"

Gli enti pubblici, centrali e locali, hanno avuto in uso 40.700 vetture nel 2009: quattromila in più rispetto all'anno precedente. La manovra e la riduzione degli stanziamenti potrebbero spingere le amministrazioni a stipulare nuovi contratti. "Mantenere auto vecchie, sia pure di proprietà, è ben più costoso"

Noleggi, i clienti della Pubblica Amministrazione



I clienti del noleggio a breve termine per età in %



Per Consip il noleggio presenta due vantaggi: la riduzione del lavoro di gestione del parco auto e la predeterminazione dei costi. Un ruolo importante nel mercato del noleggio a lungo termine è giocato proprio dalla Consip: «Ormai tutti gli enti pubblici centrali ma anche quelli locali che non ne hanno l'obbligo — ricorda il direttore generale di Leasys — fanno ricorso alle nostre convenzioni che presentano vari vantaggi, fra cui i prezzi più bassi, che difficilmente una amministrazione potrebbe spuntare in una propria gara, e il pacchetto servizi, molto più ampio».

Il tema delle auto blu è da tempo all'attenzione della pubblica opinione, e pur mancando dati ufficiali sul loro numero, il loro numero secondo la Consip potrebbe essere di 150-180mila unità. 35mila in noleggio, e il resto di proprietà. Un dato interessante, visto che sulla base dei contenuti nel rapporto Aniasa, si può fare una stima del costo per la Pa della flotta di auto noleggio a

Voce per voce il costo di un veicolo pesante

In Italia oltre l'85% del costo annuale di gestione di un veicolo industriale non deriva dal prezzo di acquisto. Lo spiegano le elaborazioni effettuate con Tco (Total Cost of Ownership), il nuovo software di Volvo Trucks per assistere le aziende di trasporto nella valutazione dinamica di un investimento importante quale l'acquisto di uno o più veicoli industriali. Il programma, nato dall'intuizione della filiale italiana della casa svedese, ha permesso di verificare che, se si escludono le voci di costo realmente legate al mezzo (ammortamento, manutenzione e riparazione, pneumatici), oltre l'85% della spesa deriva da altri fattori. Nell'ordine: conducente, carburante, autostrade, assicurazione e tasse.

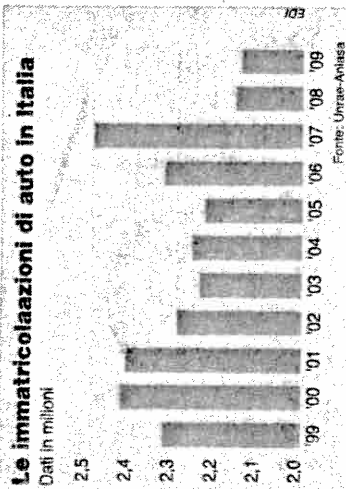
VITO DE CEGLIA

Milano

«L'industria del noleggio è lo specchio delle aziende italiane: se le nostre imprese perdono colpi, significa che l'intero sistema

produttivo è in sofferenza». E' la premessa di Maurizio Ceci, vice presidente dell'Associazione nazionale delle società di noleggio (Aniasa), per spiegare il malessere che sta vivendo il settore delle auto aziendali. La congiuntura economica negativa è, però, solo un aspetto del problema. Perché il mercato italiano del noleggio a lungo termine (Nlt), e in generale la diffusione dell'auto aziendale, è frenato, a monte, da un annoso nodo strutturale: il regime fiscale. Un nodo che, in una fase di recessione come quella attuale, pesa come un macigno. «Il 2009 è stato un anno orribile — spiega Ceci — dopo dieci anni con tassi di crescita a due cifre, il calo delle immatricolazioni dei veicoli è stato netto, quasi verticale. Siamo ridiscesi a percentuali molto lontane dalla media europea, superiore al 40% con punte del 60% in Germania».

I dati di Aniasa sono emblematici: lo scorso anno le immatricolazioni sono precipitate del 27%, in particolare di autovetture (—26%) e, ancora di più, quelle di furgoni (—41%). Le previsioni per il 2010 restano incerte: «Per ritornare ai flussi di immatricolazioni



La sede del ministero delle Finanze a Roma. Al ministro Tremonti l'Aniasa chiede interventi per il rilancio del settore

del 2008, dobbiamo aspettare il secondo semestre 2011», anticipa Ceci. Che ammette: «Oggi, la parola d'ordine per le imprese è di evitare una "riduzione dei costi ad ogni costo". In primo luogo, la contrazione delle componenti finanziarie ed economiche delle attività ha determinato una rilevante diminuzione dei viaggi di lavoro, con la conseguenza di un calo del 12% della domanda di noleggio da parte della clientela business. «Con l'imperativo "riduzione dei costi" — aggiunge il vice presidente di Aniasa — sono state ridotte le trasferte aziendali e sono stati ripianificati gli incontri a

“Il fisco penalizza le flotte, il governo si muova”

Dal vice presidente dell'Aniasa, Maurizio Ceci, ai manager delle società è un coro unanime: per rilanciare il comparto è necessario portare la detraibilità Iva almeno nella media europea (dal 40% al 50% mentre in Francia, Spagna e Germania è totale) e aggiornare i limiti di deducibilità che sono fermi dal 1998.

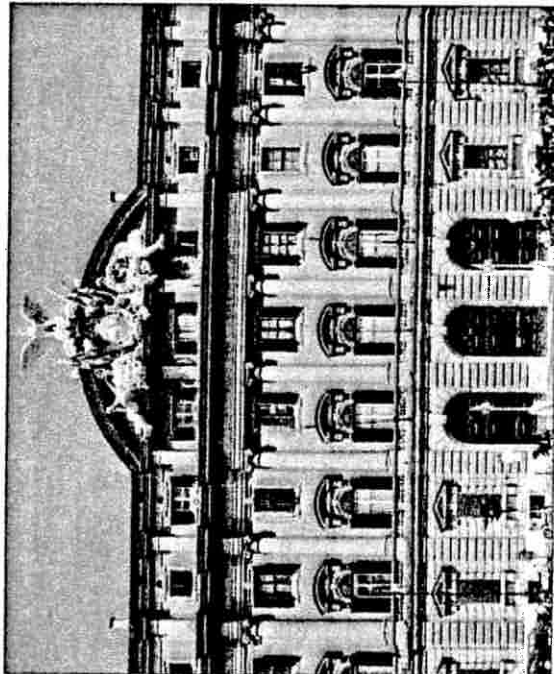
deducibilità che sono fermi dal 1998».

Ceci esprime sconcerto per la disattenzione del Governo verso l'industria del noleggio. «Le nostre richieste non vengono recepite ed è un errore — sottolinea — perché gli operatori Ntl svolgono la loro attività fornendo una totale garanzia di tracciabilità dei flussi fiscali relativi a tutti gli attori coinvolti (ad esempio le officine di riparazione), rispetto al segmento del privato con auto in proprietà. Pertanto, una politica governativa di supporto ai clienti che utilizzano veicoli a noleggio comporterebbe una maggiore efficacia nella lotta all'evasione e, quindi, una maggiore disponibilità di risorse provenienti dal gettito fiscale recuperato da utilizzare in investimenti per lo sviluppo economico».

Lo stesso sconcerto trapela nella parole di Fabrizio Ruggiero, general manager di Leasys: «E' difficile essere ottimisti quando il Governo non si accorge che, migliorando le attuali norme fiscali, avrebbe un ritorno economico senza perdere un euro. E' sufficiente fare un semplice ragionamento sull'Iva: aumentandone la detraibilità, potremmo da subito recuperare un sostanziale numero di immatricolazioni». Ruggiero rilancia anche un'altra proposta: «Sareb-

Nell'ottica del risparmio le aziende hanno tagliato i viaggi di lavoro dei manager

fini commerciali e di assistenza». La risposta del settore è stata quella di prorogare i contratti in essere, *downsizing* rimodulazione dei servizi richiesti. Prima di tutto, si è attuata una forte riduzione dei costi della flotta, realizzata con un maggior periodo di impiego dei veicoli disponibili, passato per le auto da 6/8 a 10/11 mesi (e questo incremento di permanenza in flotta ha comportato la forte diminuzione di immatricolazioni). Inoltre, l'utilizzo medio della flotta è cresciuto di 2 punti percentuali, arrivando al 70%. Un *escamotage*, questo, che ha consentito al comparto di resi-



stere: come dimostra il limitato calo del fatturato totale. «Siamo riusciti solo in parte ad arginare la crisi — spiega Ceci — perché le nostre imprese possono, comunque, contare su una fidelizzazione della clientela, sempre più consapevole che il noleggio a lungo termine fa risparmiare. La verità è, però, un'altra: nel nostro Paese la fiscalità sull'auto aziendale è sempre stata penalizzante e complicata. E', quindi, necessario portare la percentuale di detraibilità Iva almeno alla media europea, vale a dire dal 40 al 50% (in Germania, Francia e Spagna è al 100%), e aggiornare i limiti di

be utile intervenire sulla tassa di possesso dei veicoli legandola all'impatto ambientale, come accade negli Stati Uniti, e non ai valori fiscali. In questo modo, si accoglierebbero quelle istanze ambientaliste che, a parole, tutti vogliono. La regola comunitaria sarebbe "paghi quanto inquinai"».

E' poco ottimista anche Marco Barchiesi, direttore amministrazione, finanza e controllo di Leasys: «Il governo è sordo nei confronti delle nostre istanze in materia di fiscalità. Però, ora dobbiamo tornare alla carica e ottenere, per iniziare, almeno un obiettivo minimo: gli incentivi alla "tedesca". L'Aniasa li aveva proposti già nel 2008, ma non abbiamo avuto alcun tipo di riscontro. Ritentiamo perché con questi incentivi si potrebbe agevolare, in parte, il comparto dei veicoli aziendali nella di-

visione dell'uso: in Germania è, infatti, possibile acquistare con la rottamazione anche mezzi con meno di 12 mesi di vita. Con tale misura si raggiungerebbero quelle fasce di reddito medio-basso che utilizzano proprio vetture anziane ed inquinanti. Il noleggio può dare il suo contributo e accelerare la dismissione delle auto Euro 0 ed Euro 1». Che sono circa nove milioni.

«Sareb-

Il parcheggio di una società di auto-noleggio in un aeroporto italiano



L'INDAGINE

Maschio, italiano, di media età ecco l'identi-kit del cliente tipo

Ma sono molti anche i turisti che affittano un'auto per visitare il nostro paese. Pure i voli low cost hanno spinto il "breve termine"

Milano I dati degli ultimi anni, nonostante la recente crisi, testimoniano i buoni risultati del noleggio veicoli, e in special modo del segmento del breve termine (da un giorno a quasi un anno di locazione). Prendere in affitto un'auto per esigenze personali, tempo libero e ragioni di lavoro sta entrando nell'ottica degli automobilisti italiani. Certo, siamo ancora lontani dai volumi di utilizzo del resto dell'Europa o degli Stati Uniti e Canada.

Ma qual è il cliente tipo dell'autonoleggio? Secondo il Rapporto annuale presentato da Aniasa, l'Associazione di Confindustria che rappresenta il settore del noleggio veicoli, chi entra nelle stazioni di noleggio è prevalentemente di sesso maschile (87%) e di età matura. Ben il 56% dei clienti ha infatti un'età compresa tra i 36 ed i 55 anni, mentre il 28% è nella fascia più giovane dai 18 ai 35 anni ed il 16% ha superato i 55 anni.

Favoriti dalla moneta unica,

dai voli *low cost*, dall'aumento dei punti di noleggio sul territorio e dagli avanzati sistemi per le prenotazioni via web, i servizi a breve termine sono oggi utilizzati almeno una volta all'anno da oltre il 2% della popolazione patentata italiana. Ai box delle società di noleggio si presentano per lo più cittadini italiani

(64%), seguiti da quelli dei paesi Ue (26%). Sempre di rilievo la presenza di nord americani: pur in calo rispetto allo scorso anno rappresentano il 4% della clientela totale. La restante quota del 6%

comprende soprattutto turisti provenienti dall'America Latina e dai Paesi asiatici.

Da precedenti rilevazioni Aniasa emergono noleggiatori con un titolo di studio prevalentemente medio-alto: il 64% ha conseguito un diploma ed il 30% è laureato. Solo il 6% si è fermato alla licenza media.

(r.rap.)

Le prenotazioni via Internet hanno facilitato i rapporti tra compagnie e viaggiatori

PIER LUIGI DEL VISCOVO*

L'INTERVENTO

L'autonoleggio a breve è partito bene nel 2010, aumentando il giro d'affari dell'1% rispetto allo stesso periodo del 2009. Non è ancora il recupero completo di quanto perso a causa della crisi, ma è la conferma dei segnali positivi già registrati nella seconda parte dell'anno scorso.

Che l'autonoleggio riprenda a crescere è importante perché è un sintomo dell'andamento dell'economia. Riflette in modo trasversale l'attività delle imprese, che viaggiano di più per lavoro: segno che ci sono più clienti da visitare e più ordini da raccogliere. Secondo Vittorio Maggiore, a capo dell'omonima impresa di rent-a-car e vice-presidente di Aniasa, «la fascia business, dopo un 2009 di tracollo, staziona e la testa con un +2-3% di domanda nei primi mesi dell'anno».

Circa metà del giro d'affari dell'autonoleggio si fonda comunque sulla domanda dei privati, che usano le auto per motivi legati al tempo libero. La gente che va in vacanza significa non solo che ha i soldi per farlo ma soprattutto che è tornato uno spirito positivo. Per dirla con le parole di Marco Luigi Brotto Rizzo, direttore marketing di Europcar Ita-

Dimenticare la crisi reinvestendo nei viaggi

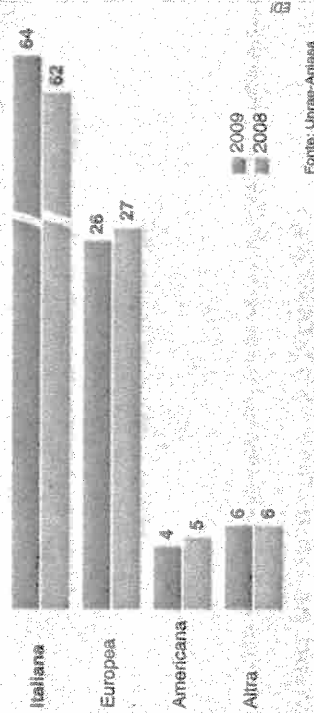
Torna la domanda, ma calano i giorni di noleggio: è la nuova realtà di un mercato che cerca la massima ottimizzazione della spesa

lia, «la gente vuole andare oltre la crisi e lo fa ricominciando a investire nei viaggi. Il nostro Osservatorio sugli stili di vacanza degli italiani dà finalmente un segnale positivo al mondo del turismo».

Del resto, che l'autonoleggio sia un termometro dell'economia lo abbiamo verificato proprio nei mesi centrali di questa recessione: ha segnato un calo del giro d'affari del 6% mentre l'intera economia nazionale (pil) calava di oltre il 5%. È un segno di trasversalità a molte attività economiche, dall'industria ai servizi, dal turismo al commercio. Si tratta in-

somma di un servizio necessario, perché garantisce una funzione di mobilità non sostituibile, per gli affari come per il tempo libero. Purtroppo, nonostante questa sua centralità, «il settore sconta la mancata attenzione governativa al ruolo dei noleggiatori nell'ambito della mobilità turistica e cittadina». È la denuncia di Roberto Lucchini, alla guida

Distribuzione del noleggio a breve termine per nazionalità in %



di Avis e presidente di Aniasa.

Anche nella ripresa (+1% nel primo trimestre 2010) l'autonoleggio inter-pretava e forse anticipa alcuni cambiamenti nei consumi che molti si aspettano per il «dopo crisi». Analizzando in dettaglio gli altri indicatori, emerge che

i noleggi sono aumentati anche più del fatturato, mentre i giorni complessivi di noleggio sono addirittura inferiori allo stesso periodo del 2009. Sono due indicatori che descrivono bene la nuova realtà del mercato. La ripresa riscalda la domanda, che infatti torna a noleggiare,

più dello scorso anno. Ma al tempo stesso ci si orienta su durate inferiori, alla ricerca di ogni ottimizzazione possibile della spesa. Questa fotografia si conferma pure nei due segmenti «aeroporti» e «downtown»: i noleggi aumentano, trascinando il fatturato, ma per durate più brevi, che dunque non fanno crescere i giorni (aeroporti) o addirittura li contraggono (downtown).

La ricaduta per il mercato auto è positiva e significativa. I noleggiatori stanno immatricolando a un ritmo ben superiore rispetto al 2009, sia per la domanda in recupero, che richiede una dotazione di veicoli meno prudente dello scorso anno, e sia perché la politica di tenere le auto più a lungo per ora non ha convinto (mentre sembrano convinti le offerte delle Case a caccia di volumi).

* *Direttore del Centro Studi Fleet&Mobility*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La tabella a destra divide i clienti del «breve termine» per nazionalità: logicamente gli italiani sono al primo posto

LA GRADUATORIA

Grande Punto e Panda le più richieste

Milano
Ma quali sono le vetture a noleggio più acquistate nel 2009 dalle aziende che affidano le proprie flotte agli operatori di locazione *long term*? Il Gruppo Fiat guida la classifica piazzando la Grande Punto e la Panda ai primi due posti e altri quattro modelli nei primi dieci. Su tale risultato può avere concretamente inciso anche la tendenza al *downgrading* legata alla crisi economica che ha caratterizzato l'intero 2009, spingendo le aziende a prolungare i contratti in essere e, se disposte al rinnovo del parco auto, verso modelli di dimensioni e cilindrata più contenute. Man-

tiene una posizione di tutto rispetto anche la Ford, grazie alla Focus che negli anni si è rivelato un modello con molto appeal per l'auto aziendale.

Resistono nelle prime posizioni di questa speciale classifica anche l'Audi A 4 e la Serie 3 della Bmw, negli ultimi anni un vero *must* per i dirigenti di molte aziende clienti. La classifica conferma la predominante presenza nelle flotte aziendali a noleggio di auto cosiddette "operative", per esigenze di mobilità in ambito locale, e di vetture di segmenti superiori (CeD) per più ampie necessità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LUCA PALMIERI

Roma capitale. Anche del mercato dell'automobile e conseguentemente di quello di noleggio a lungo e breve termine. Tutti i

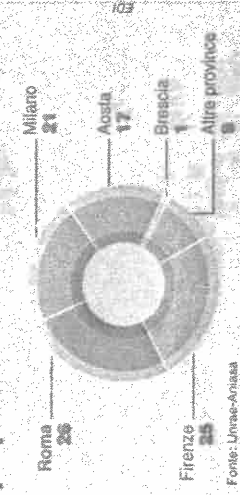
dati confermano questa assoluta prevalenza, dovunque al fatto che la capitale è la città più popolosa e visitata d'Italia ma anche la sede di gran parte delle case automobilistiche, di molte società di noleggio, di importanti assicurazioni, dell'Ac, di grandi società petrolifere e di numerose finanziarie che offrono leasing e altri servizi nel campo automobilistico. Secondo una ricerca del Centro Studi Fleet&Mobility a Roma si concentrano il 48%

del giro d'affari del settore auto (51 miliardi di euro, con una crescita del 6% rispetto al 2008) attraverso società che hanno sede nella capitale e nel suo hinterland, quasi la metà dell'intero comparto italiano. Solamente per fare un esempio, i marchi delle case automobilistiche che hanno la loro sede a Roma (come Ford, Opel e Renault) totalizzano il 36% del mercato, più di Torino e delle altre città italiane.

Nella capitale si trovano i vertici delle maggiori aziende

Milano
mercato dell'automobile e conseguentemente di quello di noleggio a lungo e breve termine. Tutti i

Distribuzione delle immatricolazioni per provincia in %



di noleggio, in gran parte imprese multinazionali e italiane, molte delle quali partecipate da grandi istituti bancari, da Case auto e tutte gestite con logiche manageriali di alto livello. La scelta di Roma è innanzi tutto strategica, in quanto la città eterna ha un ruolo chiave per il settore del "breve termine" essendo la più importante meta nazionale dei flussi turistici e viaggi d'affari. Roma però è anche la sede italiana più importante di aziende di noleggio di flotte automobilistiche per gestire al meglio il lavoro dei propri dipendenti, sviluppando quindi più degli altri centri del nostro paese il noleggio a lungo termine.

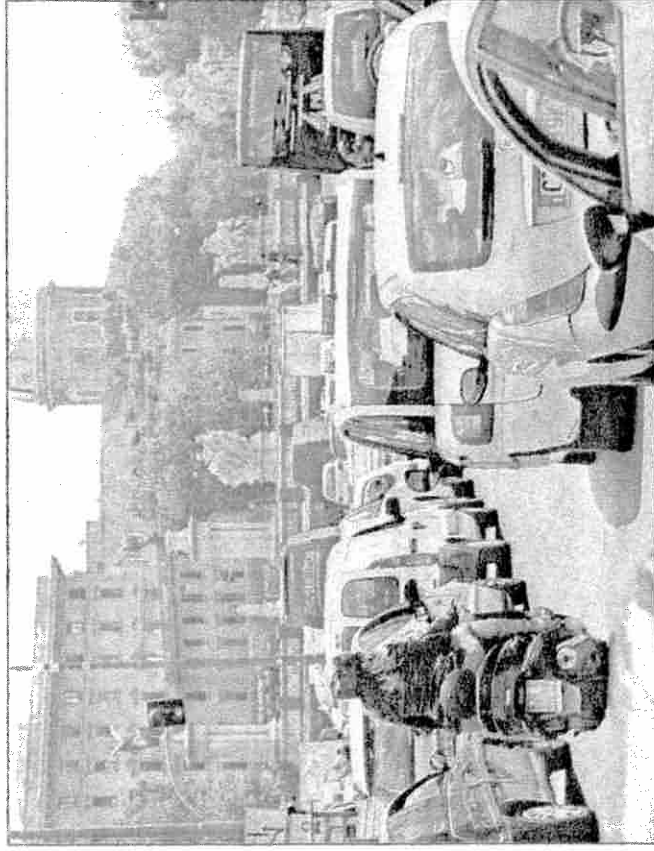
Nel Lazio, secondo i dati del rapporto annuale Aniasa, si concentra così il 20% del business automobilistico legato al

Il "rent a car" ha creato una forte occupazione in tutta la provincia

La capitale è la sede di gran parte delle case automobilistiche, di molte società di noleggio, di importanti assicurazioni, dell'Ac, di grandi società petrolifere e di numerose finanziarie che offrono leasing e altri servizi nel campo automobilistico. Secondo una ricerca del Centro Studi Fleet&Mobility a Roma si concentrano il 48%

Roma è diventata anche la capitale dell'auto

Secondo il centro studi Fleet&Mobility nella città si concentra il 48% del giro di affari dell'intero settore: 51 miliardi di euro. Qui hanno la sede le principali compagnie di noleggio mentre le case produttrici estere che vi hanno localizzato la direzione centrale totalizzano il 36 per cento dell'intero mercato italiano



Nella capitale si trovano le sedi di Case costruttrici di automobili, di assicurazioni, di compagnie di noleggio, di grandi società petrolifere. Nella foto, un'immagine del traffico

auto e furgoni.

Per quanto riguarda il breve termine luoghi chiave del settore gli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino, che ricevono ogni giorno migliaia di turisti che arrivano dal Nord Europa e dagli Stati Uniti. Qui è vincente, soprattutto per chi arriva dalla Scandinavia, la formula *fly & drive*. Questa situazione genera il 50% del mercato del noleggio a breve termine e porta le aziende del settore a

produrre accordi strategici di collaborazione con *tour operator*, strutture alberghiere, agenzie turistiche e compagnie aeree.

L'importanza di Roma nel mondo del noleggio emerge anche dai dati che si riferiscono all'occupazione nel settore, che, nella sola provincia di Roma, raggiunge la quota di ben 2950 unità operative dislocate in più di 260 uffici. A questi numeri assai significativi bisogna

aggiungere l'indotto: sono 6.500 persone impiegate nelle attività di supporto e di sinergia con l'autonoleggio, un mondo che va dalle officine specializzate agli autoricambi, passando per le società di software e di *information technology*. Roma nel corso del 2009 è stata anche leader per quanto riguarda le immatricolazioni del "rent a car": il 26 per cento dei veicoli sono stati fatti nella capitale, seguita a ruota da Firenze (25 per cento) che ha, un po' a sorpresa, sopravanzato Milano, rimasta ferma al 21 per cento.

Roma in pratica può essere considerato il primo distretto italiano dell'automobile, tanto che qui si svolge annualmente il congresso del settore *automotive* denominato "La Capitale Automobile". L'idea che sta alla base è quella di superare il vecchio concetto dei distretti esclusivamente di tipo industriale ed estenderlo anche al mondo dei servizi dell'auto, nel quale la capitale rappresenta, come è facile capire, una vera e propria eccellenza. Qui esiste infatti una diffusa competenza professionale che è maturata nel decennio.

Il Lazio secondo solo alla Lombardia per i numeri delle flotte aziendali