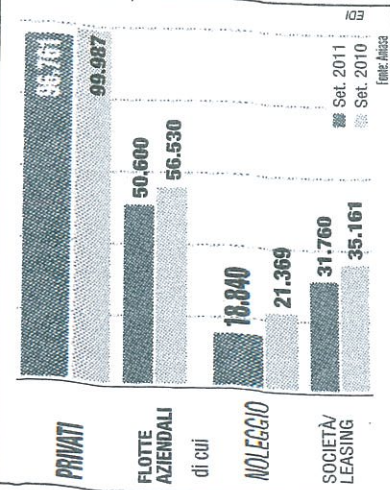
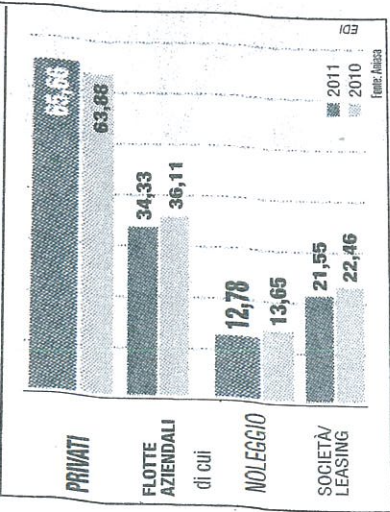


AUTO, CALANO LE IMMATRICOLAZIONI



LE QUOTE DEL MERCATO AUTO Incidenza %



IL DISCRETO INIZIO DEL 2011 È STATO SUBITO FRENATO DALL'INCERTEZZA CHE DOMINA IL COMPARTO: DAL CROLLO DELLE VENDITE DI AUTO, ALLA STRETTA IMPOSTA CON LE NUOVE TASSE CHE RISCHIANO DI FAR PERDERE SEMPRE PIÙ COMPETITIVITÀ



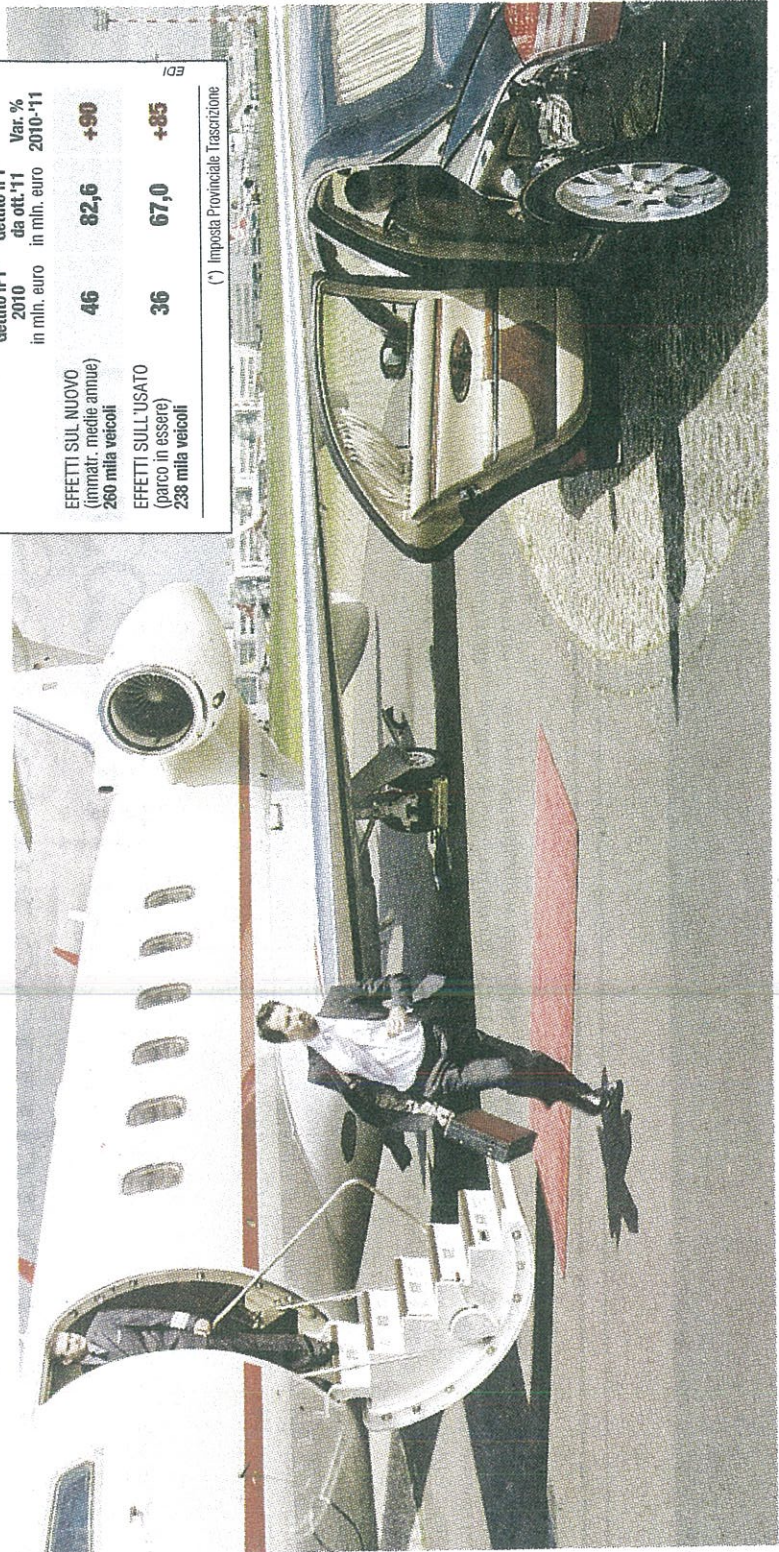
Paolo Ghinolfi presidente Aniasa, l'associazione delle aziende di autonoleggio

L'imposta provinciale di trascrizione (Ipt) è aumentata, secondo i calcoli di Aniasa, mediamente del 1,10 per cento rispetto allo scorso anno

NOLEGGIO, VOLA IL GETTITO DELL'IPT

| | Gettito IPT* 2010 in mln. euro | Gettito IPT da ott. '11 in mln. euro | Var. % 2010-11 |
|--|--------------------------------|--------------------------------------|----------------|
| EFFETTI SUL NUOVO (immatr. medie annue) 260 mila veicoli | 46 | 82,6 | +90 |
| EFFETTI SULL'USATO (parco in essere) 238 mila veicoli | 36 | 67,0 | +85 |

ED I
 (*) Imposta Provinciale Trascrizione



Roma

La "ripresina" è durata poco. Abbastanza per mettere a segno un moderato aumento delle immatricolazioni destinate all'autonoleggio (si prevede una crescita del +3% rispetto al 2010) e per garantire una certa tenuta del fatturato, ma sicuramente non nella misura sufficiente per tornare ai livelli precrisi, che restano lontani. Anzi, perché nel frattempo la crisi è ritornata: le aziende certo continuano ad apprezzare l'autonoleggio, ma i nuovi contratti sono fortemente limitati dalla situazione d'incertezza generale che attraversa l'economia e da quello che l'Aniasa, l'associazione che raggruppa le aziende di autonoleggio, non esita a definire «un trattamento fiscale fortemente penalizzante». A una situazione generale che già, assicura il presidente dell'Aniasa Paolo Ghinolfi, aggrava i costi delle società italiane rispetto a quelle europee, si aggiunge una norma introdotta dalla manovra di ferragosto, e cioè il forte aumento dell'imposta provinciale di trascrizione. «Il pesante aumento dell'Ipt (in media il +110% rispetto all'anno scorso secondo i calcoli dell'Aniasa, ndr) — denuncia Ghinolfi — rischia di aggravare ancora di più un mercato da tempo in allarme rosso, che sta cercando di rinnovarsi in un contesto economico e finanziario difficilissimo e con indicatori di fiducia di privati e aziende altrettanto».

Al momento i primi dati disponibili riguardano il primo trimestre 2011. Il fatturato è di 1.424 milioni di euro, contro i 1.437 del primo trimestre 2010: c'è un lieve arretramento dell'1%. Variazione positiva invece dell'1% per la flotta circolante (l'1% è però la sintesi di una variazione nulla della flotta del lungo termine e di un aumento del 6% di quella a breve termine). A fronte di un mercato dell'automobile che sta precipitando verso un rosso senza fine, l'autonoleggio dà un contributo cospicuo alle nuove immatricolazioni.

La ripresina si è già fermata e il fisco soffoca le speranze

Nei primi nove mesi del 2011 si registrano 227.693 immatricolazioni per l'autonoleggio, che si confrontano con le 211.919 dell'analogo periodo del 2010 (+7,44%). L'incidenza dell'autonoleggio sul totale delle immatricolazioni è pertanto passata al 16,54% rispetto al 13,65% dell'analogo periodo dell'anno precedente. Vanno bene anche gli acquisti in generale destinati alle flotte aziendali: nel periodo gennaio-settembre 2011 sono state 465.337 le autovetture

acquistate ad uso aziendale, contro le 433.680 dell'analogo periodo 2010, con una incidenza sul mercato che registra ancora un andamento molto positivo sul 2010, aumentando dal 27,9% al 33,8%.

Il mercato dell'auto è penalizzato, oltre che dalla crisi, dall'effetto di rimbalzo della cessazione degli incentivi: gli acquisti si sono concentrati negli anni in cui compare un'auto risultava vantaggioso per via del contributo statale. Per cui l'incidenza sul mercato

delle immatricolazioni destinate ai privati è passata dal 72,07% del settembre 2010 al 66,2% del settembre di quest'anno.

Per l'autonoleggio le cose vanno meglio, ma la ripresa cominciata nella seconda metà del 2010 è messa a dura prova dalla crisi: «Aniasa — dice Ghinolfi — stima che il settore possa a fine anno superare le 275.000 nuove immatricolazioni, segnando un +3% sullo scorso anno. Dopo i risultati di apprezzabile rilievo nel primo e secondo trimestre, il settore del no-

leggio veicoli nota tuttavia che la situazione di grande incertezza finanziaria a livello europeo e nazionale esplosa quest'estate influenzando sulle decisioni delle aziende, con indici di fiducia ritornati purtroppo negativi». Date le circostanze, alle domande di una previsione per il 2012 Ghinolfi allarga le braccia: «La criticità della congiuntura rende molto difficili previsioni per ogni comparto produttivo». Ma aggiunge che «il settore del noleggio ha dalla sua una grande rapidità di svi-

luppo e di immediato adattamento alle situazioni contingenti».

In questa situazione, l'Aniasa da un lato si dice «pronta ai cambiamenti ed a fornire i migliori servizi al prezzo più contenuto». Dall'altro ha moltiplicato gli sforzi per aprire un tavolo con il governo, sul fronte del «riequilibrio della fiscalità dell'auto aziendale» e della «revisione dello sproporzionato aumento dell'imposta provinciale di trascrizione». «Abbiamo stimato maggiori oneri diretti (derivanti da nuove immatricola-

zioni) e indiretti (da vendita usata) — assicura Ghinolfi — per il settore per oltre 60 milioni di euro. In questi mesi ci siamo mossi su due fronti: insieme alle altre associazioni della filiera dell'auto, è stato attivato presso il ministero dell'Economia un tavolo tecnico in contatto con la commissione per l'Attuazione del Federalismo».

La richiesta principale dell'Aniasa rimane sempre quella di un «allineamento all'Europa sul fronte della detraibilità Iva»: l'Italia infatti al momento ferma il 40%, a fronte del 100% di Francia, Germania, Gran Bretagna e Spagna. A parte, al fine di contribuire al lancio dell'auto elettrica nelle flotte aziendali, l'Aniasa suggerisce «un'esenzione fiscale totale per veicoli elettrici noleggiati da società di *rent a car* alle aziende in considerazione degli importanti vantaggi ecologici in gioco».

Il mercato si concentra per trovare liquidità nelle mani di banche e case automobilistiche

L'ULTIMO RAPPORTO ANNUALE DI ANIASA RIVELA CHE IL MERCATO NOLEGGIO A LUNGO TERMINE TENDE A PREMIARE I GRANDI OPERATORI: I PRIMI TRE PER QUOTE DI MERCATO, A FINE 2010 DETENEVANO IL 66% DELLE QUOTE CONTRO IL 56% RILEVATO NEL 2009

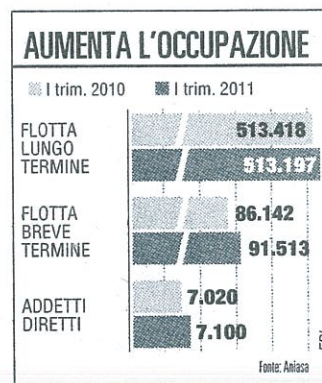
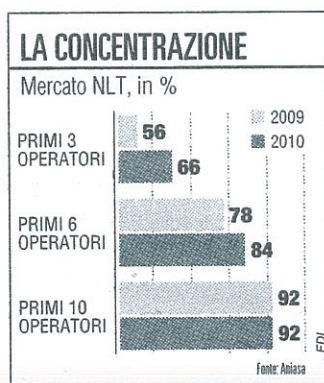
Luigi Dell'Olio

Milano

Le economie di scala si rivelano decisive a fronte di una congiuntura che resta stagnante. Il mercato delle flotte aziendali ha tenuto sul lato dell'offerta anche durante i mesi più duri della crisi internazionale, ma nel frattempo si è avviato lungo un processo di profonda trasformazione per tenere il passo con i cambiamenti imposti dal quadro macroeconomico. In linea con una tendenza che si va affermando a livello internazionale, il mercato italiano è ormai dominato — salvo qualche eccezione — da società che fanno capo a grandi gruppi bancari o a case automobilistiche. Un'evoluzione che si spiega principalmente con due ordini di motivi: la necessità di liquidità richiesta dal business e l'importanza delle economie di scala a fronte di margini che tendono a ridursi.

L'ultimo rapporto annuale di Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici) rivela che il mercato noleggio a lungo termine tende a premiare i grandi operatori: i primi tre per quote di mercato, a fine 2010 detenevano il 66% delle quote contro il 56% rilevato nel 2009. Mentre, allargando l'analisi ai primi sei si arriva all'84% (contro il 79% del 2009) e tra i primi dieci addirittura al 92% (in questo caso il dato è stabile).

Il processo di fusioni e acquisizioni era preventivabile a fronte della situazione congiunturale, ma probabilmente è stato più accentuato delle previsioni. Su



Il mercato del noleggio ha retto l'impatto della crisi dei consumi che ha colpito l'industria dell'auto ma è diventato sempre più dominio dei grandi

questo sentiero si è incamminata Leasys (controllata da Fga Capital, joint-venture paritetica tra Fiat e Credit Agricole), con l'integrazione di Savarent (altra espressione del Lingotto, focalizzata soprattutto sul target pmi e professionisti). L'operazione si è tecnicamente realizzata due anni fa, ma è diventata operativa solo in estate con l'integrazione in un'unica forza commerciale che comprende la rete diretta e quella dei concessionari presenti sul territorio. Una rinnovamento che proseguirà nei mesi a venire, alla luce delle nuove condizioni di mercato, a cominciare da *car policy* in linea con le richieste di risparmio dei clienti, che stanno portando a un *downsizing* delle motorizzazioni. L'altra tendenza, spiegano dall'azienda, sarà il focus sull'efficienza e lo snellimento dei processi, come già sta accadendo con la fatturazione elettronica certificata.

Stesso discorso per Alphabet (gruppo Bmw), che nel corso dell'estate ha finalizzato l'acquisto di Ing Car Lease. La fusione dovrebbe consentire sinergie tra i due marchi storici del mercato, che puntano anche a battere nuove strade partendo da quan-

to da quanto sperimentato con Alphabet&Me, programma che punta a incentivare i driver a tenere uno stile di guida "sostenibile" in modo da ottenere risparmi consistenti. Oltre a e-quotation, il tool di quotazione modulabile in base alla *car policy* del cliente con vari livelli di autorità (estendibili fino al singolo utilizzatore) per gestire il processo di



autorizzazione della scheda d'ordine sino all'inoltro al gestore delle flotte. Alle nuove tecnologie si affianca anche in questo caso l'integrazione tra il canale indiretto ereditato da Ing e le concessionarie Bmw per coprire al meglio il territorio.

Anche gli operatori rimasta fuori dalla recente ondata di m&a non stanno a guardare: le novità

di mercato si susseguono, confermando il dinamismo del settore anche nelle fasi congiunturali difficili. Ald Automotive (divisione del gruppo Société Générale) ha rinnovato alcuni ruoli dirigenziali, con Andre Badolati chiamato a ricoprire la carica di amministratore delegato per l'Italia e Crescenzo Ilardi nel ruolo di strategic account & marketing director.

Leaseplan punta soprattutto sulla crescita della domanda *green*: su questo fronte ha siglato un accordo con Peugeot Italia per fornire ad Atm le prime due vetture elettriche iOn (100% elettrica, con ricarica alla rete domestica in circa sei ore) a uso commerciale. I veicoli saranno utilizzati nell'ambito di GuidaMi, il piano di car sharing dell'azienda milanese di trasporto pubblico. Nella stessa ottica va inquadrato l'accordo con Toyota Europe per offrire ai clienti del noleggio le innovazioni di ultima generazione nel campo della tecnologia ibrida elettrica plug-in. Il gruppo automobilistico nipponico è di fatti tra i più avanzati sul fronte dei sistemi di trazione alternativi e della tecnologia full hybrid, che riesce a ridurre non solo le emissio-

ni di Co2, ma anche particolati e ossidi di azoto, migliorando in tal modo la qualità dell'aria.

Un approccio simile a quello seguito da Ge Capital (del gruppo General Electric), che in estate ha lanciato sul mercato europeo Clear Drive, un nuovo servizio creato per promuovere modelli di guida eco-compatibile che contribuirà a cambiare lo stile al volante, attraverso un web training con continui aggiornamenti e suggerimenti inviati via e-mail, che spiegano come guidare con più efficienza e come ciò influisca anche sui consumi e sulle emissioni.

Puntano, infine, sull'hi-tech le novità in casa Arval (gruppo Bnp Paribas), che ha da poco lanciato un'applicazione per smartphone, iPhone e iPad per ottenere aggiornamenti in tempo reale sulle offerte di automobili usate di "Certo Arval!", corredati da schede informative per ogni veicolo e da gallery fotografiche. Inoltre l'utente può ottenere in tempo reale la mappa degli outlet più vicini dove poter "toccare con mano" il prodotto visionato sul mobile e le indicazioni stradali necessarie.



ALIVELLO NAZIONALE, SOLO IL 3,3% DELLE CLIENTELE È COSTITUITO DALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE (5,8% DEL PARCO A NOLEGGIO), ANCHE SE NEGLI ULTIMI TEMPI MOLTI NUOVI CONTRATTI HANNO FAVORITO IL SETTORE

Milano
 Non decolla il rapporto tra noleggio veicolare e Pubblica Amministrazione: a livello nazionale, solo il 3,3% delle clientele è costituito dalla PA (5,8% del parco a noleggio), decisamente ancora troppo poco. Tramite le convenzioni con Consip sono oggi oltre 30.000 le auto a noleggio fornite ad amministrazioni di ogni livello e, considerando la consistenza del relativo parco, ci sono ancora ampi margini di crescita, soprattutto se si pensa alla svolta più volte annunciata dal ministro Renato Brunetta sul fronte dell'efficientamento della flotta pubblica e del relativo taglio dei costi. Obiettivi, questi, che proprio le attività di locazione, come più volte testimoniato dalla Corte dei Conti e dall'esperienza in campo aziendale, consentirebbero di centrare con successo.

Se il capitolo costi rappresenta di fatto un stimolo ad incentivare il rapporto tra le società di noleggio e la PA, quello relativo al ritardo nei pagamenti rappresenta invece un ostacolo al reale consolidamento del rapporto stesso: continua, infatti, a persistere una situazione negativa, causata dalla previsione di clausole penalizzanti nei bandi di gara e dagli effetti distortivi della normativa del cosiddetto "Blocco dei pagamenti" (art. 48-bis, del D. P. R. 602/1973), protrattasi anche nel 2010 — al di là delle dichia-

razioni istituzionali e della nuova normativa Ue — e, da ultimo, dagli appesantimenti della regolamentazione della tracciabilità dei flussi finanziari (art. 3 della Legge n. 136/2010).

«Il ritardo nei pagamenti è un problema serio: oggi, circa un terzo dei contratti vengono disattesi, perché molte PA pagano oltre 90-120 giorni. Ma non è escluso che i

pagamenti scaduti, mediamente, possano arrivare a 180 giorni. Un danno rilevante per chi, e non è il nostro caso, non riesce ad assorbire i costi», sottolinea Marco Barchiesi, direttore amministrazione, finanza e controllo di LeasePlan Italia, società che ha stretto un rapporto quasi ventennale con la PA. «Certo, ci sono enti virtuosi. Ma ci sono anche enti, come alcune Asl

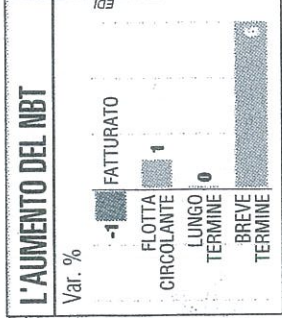
del centro-sud, che sono inadempienti da oltre 3 anni. Almeno in un caso, con la Regione Lazio, siamo riusciti però ad aprire con successo un dialogo trovando un accordo».

In sostanza, LeasePlan, per fare quadrare i conti, è dovuta scendere a compromessi: «Siamo costretti a farlo — aggiunge Barchiesi — perché la fornitura di vetture per la

TUTTI I NUMERI DEL NOLEGGIO

| | I trim. 2010 | I trim. 2011 |
|-------------------------------------|--------------|--------------|
| FATTURATO (milioni di euro) | 1.437 | 1.424 |
| FLOTTA CIRCOLANTE | 599.560 | 604.710 |
| di cui Lungo termine | 513.418 | 513.197 |
| Breve termine | 86.142 | 91.513 |
| IMMATRICOLAZ. (auto + altro) | 63.764 | 88.301 |

Fonte: Allogra EDI



Il problema dei ritardi dei pagamenti danneggia il mercato del noleggio verso la PA

gamenti in Spagna e in Portogallo, escluse alcune eccezioni negative per colpa della crisi. Comunque, il loro, non è un fenomeno strutturale come accade in Italia».

Ormai, nel nostro Paese il ritardo dei pagamenti della PA ha raggiunto una soglia di pericolo: «I maggiori problemi si registrano nella sanità, in particolare con le Asl che detengono il 18% del nostro portafoglio auto, il 40% è riservato alle municipalizzate, il 15% agli enti locali e la restante parte ai ministeri», sottolinea Andrea Solari, vice direttore generale di Arival, società che noleggia 10 mila vetture alla PA. «La questione dei pagamenti deve essere risolta, così come deve essere risolto il problema di carattere pratico che ancora oggi limita il processo di cambiamento del parco macchine nella PA. Processo che, invece, si inizia ad intravedere nelle municipalizzate che oggi, ad esempio, per risparmiare, di fronte ad una carenza di risorse, spostano un progetto "chiavi in mano" come il nostro: cioè, la società si occupa del monitoraggio totale del mezzo, con un'assistenza a 360 gradi».

Sebbene il turn over di auto nuove non sia stato così spinto nella PA, è proprio da questo segmento di mercato che è arrivato un segnale importante per la ripresa delle immatricolazioni nel settore, grazie ai nuovi contratti sottoscritti da società parastatali come le Poste (14.500 unità) o l'Enel (3.000 unità) e da importanti istituti bancari. La Consip, peraltro, ha di recente bandito una convenzione per l'approvvigionamento di 9100 vetture nuovi.

(L.d.c.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I pagamenti sempre in ritardo bloccano il mercato pubblico

Flotte verdi, l'obiettivo 2020 per un "parco" più ecologico

Vito De Ceglia

Milano

Anche l'autonoleggio a lungo termine si fa più ambientalista. Lo dicono i numeri: circa il 15% del mercato, pari a 300mila auto all'anno, è costituito da veicoli di ultima generazione (Euro 5 o Euro 6), con tutti i requisiti e dispositivi di sicurezza. «Il noleggio a breve termine sostituisce il proprio parco entro un anno e quello a lungo termine ogni tre anni — spiega Pietro Teofilatto, direttore di Aniasa — questo vuol dire che le aziende di noleggio svecchiano continuamente il parco auto totale e a una velocità superiore, operando una immediata e diretta riduzione dell'inquinamento».

L'obiettivo di Aniasa è fissato: «Entro il 2020, il 20% del parco auto sarà ecologico: il 10% a gas, il 6% ibrido e il 3% elettrico», osserva Teofilatto. «Una scelta ambientalista che non coinvolgerà solo il segmento business: il veicolo a basse emissioni a fine noleggio, infatti, viene immesso nel mercato dell'usato e di conseguenza va rinnovare il parco auto italiano».

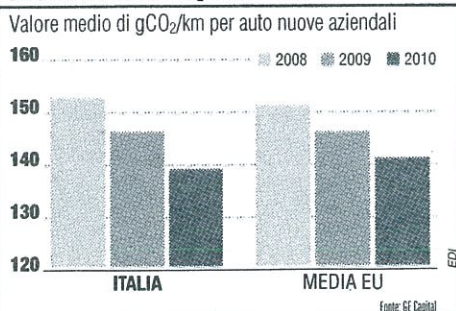
Una spinta propulsiva che, però, ha bisogno di forme d'incentivazione: «Servono politiche nazionali o regionali che incentivino l'uso di vetture green. Per esempio, sarebbe utile sbloccare la proposta di legge 3553 ferma in Parlamento, che prevede una serie di agevolazioni per i mezzi elettrici. E' allo studio l'istituzione di un fondo ambientale di 60 milioni di euro da distribuire in 5 anni, attraverso un bonus di 5 mila euro per chi acquista un'auto elettrica e detraibilità dell'Iva al 100%, che scenderebbe al 50% entro 5 anni», conclude Teofilatto.

Quello delle auto verdi è un trend in crescita, quindi. A confermarlo è anche il "Barometro 2010" delle flotte aziendali di Arval, società del gruppo Bnp Paribas che in Italia gestisce oltre 134



Le auto elettriche e, più in generale, tutte quelle a basso impatto ambientale sono destinate a crescere nel mercato del noleggio

LE EMISSIONI DI CO₂ IN ITALIA



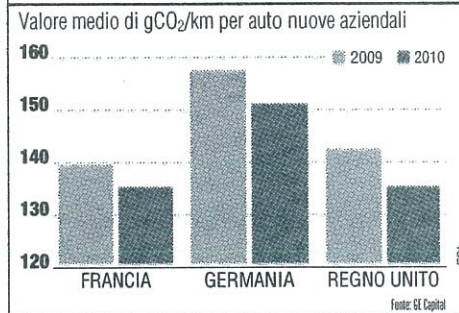
mila vetture, l'8,7% del circolante a noleggio. Secondo la ricerca, che ha coinvolto oltre 3.300 aziende di tutte le dimensioni, entro tre anni l'85% degli intervistati ha intenzione di noleggiare almeno un veicolo a basso impatto ambientale.

Di questo campione il 57% pensa a una vettura con motori tradizionali ma con tecnologia a basso consumo, il 63% al gas, il 35% a benzina o etanolo derivanti dalle piante, il 26% all'elettrico, il 35% all'ibrido. Ma quali sono i proble-

mi che rallentano le diffusioni di comportamenti ecocompatibili? «Uno dei limiti è la scarsa e disomogenea diffusione dei distributori di rifornimento — risponde Teofilatto —. È necessario aprire tavoli di discussione a livello nazionale. Se per esempio le amministrazioni pubbliche e le aziende come Poste, Telecom si votassero all'elettrico e installassero stazioni di ricarica fuori dai loro uffici avremmo una rete di distributori capillarmente sparsa in tutta Italia».

Comunque sia, la strada green è ormai segnata per le società di autonoleggio. Ma non solo in Italia: perché le nuove auto aziendali immatricolate nel 2010 nei principali mercati europei hanno prodotto una riduzione delle emis-

LE EMISSIONI DI CO₂ IN EUROPA



sioni di CO₂ pari al 7,2% rispetto al 2008. Il dato emerge dallo studio "Key Solutions CO₂ Assessment" pubblicato da GE Capital, uno dei maggiori istituti finanziari in Europa attivo nella gestione delle flotte aziendali e nel mercato del noleggio a lungo termine.

Il rapporto, che si basa sui dati raccolti sulla flotta cliente di GE Capital in tutta Europa pari a 250.000 veicoli, rivela che tra il 2008 e il 2010 le emissioni inquinanti delle vetture sono scese in

ENTRO QUELLA DATA IL 20% DELLE AUTO A NOLEGGIO IL 20% DEL PARCO AUTO SARANNO A BASSO IMPATTO AMBIENTALE: IL 10% A GAS, IL 6% IBRIDO E IL 3% ELETTRICO. OGGI IL 15% DEL MERCATO È COSTITUITO DA VEICOLI DI ULTIMA GENERAZIONE (EURO 5 O EURO 6)

media di 11 grammi di CO₂/Km. I risultati, rappresentativi di tutte le nuove auto aziendali negli undici mercati valutati, mostrano come la produzione di CO₂ del settore sia quindi ridotta di oltre 1.28 milioni di tonnellate nel corso dei tre anni, che equivale all'energia utilizzata in un anno da 354.000 appartamenti di medie dimensioni.

Il rapporto prende in considerazione anche i vantaggi economici generati dall'adozione di *car policy* "eco-sostenibili". Oltre al risparmio di ingenti somme grazie alla riduzione delle passività collegate alle emissioni di CO₂, le aziende puntano a ridurre in modo consistente le emissioni inquinanti direttamente connesse al consumo di carburante: il team Key Solutions di GE Capital stima che, in media, un'auto aziendale immatricolata nel 2010 abbia generato un risparmio di 162 euro rispetto a un modello inserito in flotta nel 2008. Su una flotta di 300 auto, tale riduzione dei consumi rappresenta un potenziale risparmio di oltre 160.000 euro per i prossimi tre anni con i prezzi attuali del carburante.

«I risultati emersi dal nostro studio confermano che quando si tratta di auto aziendali, le imprese possono assumere una posizione vantaggiosa per l'ambiente e in grado di migliorare anche l'intera gestione della flotta. La riduzione delle emissioni di CO₂ dovrebbe

costituire una priorità per tutti i *fleet manager*», sostiene Arthur Mathysen Gerst, managing director della divisione Fleet di GE Capital a livello europeo. «Il carburante costituisce il 21% dei costi complessivi di gestione della flotta e ci aspettiamo che questo valore presto salirà al 25%, rendendo nei prossimi anni sempre più rilevanti i vantaggi economici derivanti da una *car policy* eco-sostenibile».

Furti in aumento, una grave danno per il noleggio

NEL CORSO DEL 2010 SONO STATI RUBATI, E NON PIÙ RECUPERATI, 3.300 VEICOLI PER UNA PERDITA COMPLESSIVA CHE SUPERAI 40 MILIONI DI EURO. I LADRI HANNO COLPITO SOPRATTUTTO IL BREVE TERMINE. UNA TENDENZA IN AUMENTO ANCHE NEL 2011

Luca Palmieri

Milano
Il fenomeno dei furti delle auto a noleggio è purtroppo in lenta, ma costante crescita. Per questo le imprese del settore sono costrette ad adottare sistemi per ridurre al minimo i rischi e scongiurare situazioni pesanti sotto il profilo economico. La serietà del problema è dimostrata dai dati riportati dal rapporto annuale di Aniasa, l'associazione di categoria. La crescita dei furti già rilevata per il 2009 è infatti confermata dai numeri dell'anno passato. Nel corso del 2010 sono infatti stati rubati, e non più recuperati, ben 3.300 veicoli a noleggio per un complessivo danno al settore che supera i 40 milioni di euro.

Per il noleggio a breve termine, in particolare, l'anno passato si è rivelato particolarmente negativo per quanto riguarda i furti. I veicoli rubati sono infatti stati ben 1.296, con una crescita del 6% rispetto ad un 2009 che già aveva mostrato numeri allarmanti. Il furto in sé è già un danno per le imprese, diventa frequente che un veicolo venga rubato mentre è presso l'agenzia di

profilo economico se i veicoli rubati non vengono più ritrovati. E, da questo punto di vista, il dato è ancora più inquietante: sono spartiti definitivamente addirittura 1.038 dei 1.296 mezzi rubati nel corso del 2010, il 13% in più di quanto avvenuto nell'anno precedente. Una statistica che conferma, se ce ne fosse bisogno, la sempre maggiore abilità dei ladri d'auto. Anche i giorni di noleggio (è infatti meno frequente che un veicolo venga rubato mentre è presso l'agenzia di

noleggio) si conferma la crescita del 4%. Il danno ricevuto complessivamente dalle aziende di noleggio a breve termine nell'anno passato è stato di 10,8 milioni di euro. I dati sul primo trimestre 2011, infine, confermano il trend nell'anno in corso con un significativo 10% in più alla voce "veicoli rubati" rispetto allo stesso periodo del 2010.

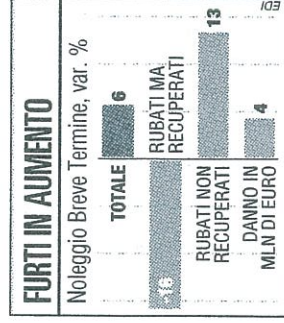
I numeri non sono tanto distanti e confermano la crescita del fenomeno anche per il settore del noleggio a lungo termine. In questo caso i veicoli rubati e mai più ri-

trovati ammontano a 2.203 (con un aumento percentuale del 5,5% rispetto al 2009) e il danno complessivo per le aziende è stato di 30,1 milioni di euro. Quest'ultimo numero è però fortunatamente in calo, -10,4% rispetto all'anno precedente. E i due dati evidenziano un effetto compensazione, frutto dell'aumento di due situazioni contrastanti come il numero dei furti e la diminuzione del valore del danno, che genera per questo specifico settore un calo dell'incidenta-

za dei costi derivanti dai furti. L'incidenza degli stessi sul fatturato complessivo delle aziende del noleggio a lungo termine è così scesa dallo 0,93% del 2009 allo 0,81% del 2010.

Quest'ultimo numero ovviamente non rende meno preoccupante il problema che comporta per le aziende una serie di costi, ancora più gravi in una congiuntura economica difficile come quella attuale. I furti incidono a partire dal valore in sé del mezzo e del suo inevitabile riacquisto, dalla perdita legata al mancato noleggio per arri-

L'aumento dei furti crea un grave danno a tutto il settore del noleggio



vare ai costi legati a tutte le pratiche burocratiche e amministrative. Le aziende ricorrono quindi a sistemi di sicurezza sempre più efficaci, come Lojack, che grazie alla tecnologia a radio frequenza e alla collaborazione diretta con le Forze dell'Ordine garantisce una percentuale complessiva di successo del novanta per cento e tempi medi di recupero entro le ventiquattrore. Esempio importante in tal senso è uno degli ultimi recuperi di veicoli a noleggio rubati effettuati grazie alla tecnologia Lojack, avvenuto nei mesi scorsi a Cerignola, in provincia di Foggia. Il dispositivo Lojack installato su una Opel Meriva, di proprietà di una società di noleggio a breve termine e sottratta indebitamente, ha consentito non solo di far ritrovare dopo poche ore la vettura in una zona di campagna, ma ha anche permesso alle Forze dell'Ordine di ritrovare nelle aree adiacenti altri dieci motori e un camion rubato.

NELLA CAPITALE SI REALIZZA LA METÀ DEL GIRO D'AFFARI DEL COMPARTO NEL NOSTRO PAESE. NEL 2010 SONO STATE VENDUTE 273 MILA VETTURE UNA QUOTA CHE È PERÒ BEN LONTANA DAL RECORD DI 340 MILA DEL 2008. I SEGNALI PREOCCUPANTI PER IL FUTURO SPINGONO GLI OPERATORI A CHIEDERE FORTI MISURE A SOSTEGNO DELLA CRESCITA

Stefania Aoi

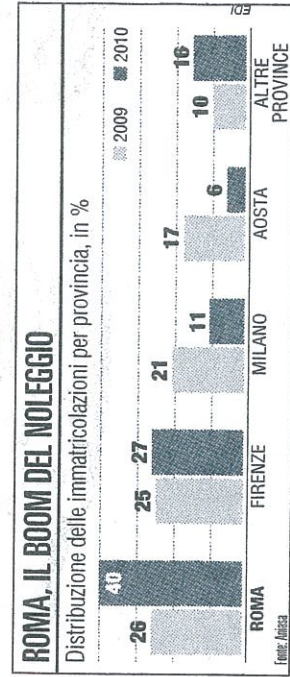
Milano
 Anche senza dare un'occhiata ai numeri, basta finire sul Raccordo Anulare all'ora di punta per capirlo: Roma è la città italiana dove si vendono più auto (273 mila nel 2010) e dove si realizza la metà del giro d'affari del comparto automobilistico nel nostro paese. Un primato che spiega con il gran numero di abitanti, quasi 3 milioni, la presenza delle tante società che qui hanno direzione generale, delle sedi delle case automobilistiche straniere, delle aziende di noleggio, delle più importanti assicurazioni e delle società petrolifere.

A confermare quello romano, tra i principali distretti dell'auto, è l'indagine del Centro Studi Fleet & Mobility, illustrata la settimana scorsa a Roma durante il sesto summit dell'automotive, "La capitale automobile". Secondo il rapporto, Roma ha un giro d'affari di 48 miliardi di euro su un fatturato complessivo del comparto italiano dell'auto e del suo indotto sui 99 miliardi al netto dell'Iva. Una ricchezza in buona parte realizzata dalle case automobilistiche straniere come Ford, Opel, Renault, che coprono il 36 per cento del mercato e che non a caso hanno sede all'ombra del Colosseo. Lontana da questi risultati, ma al secondo posto in classifica per vendite di auto, si piazza Milano con 136 mila immatricolazioni l'anno scorso, seguita al terzo posto, dalla città della Fiat, delle grandi

Roma, l'Eldorado dell'auto minacciata dalla grande crisi



Roma, al primo posto per le vendite di auto in Italia, riveste anche un ruolo strategico per il settore del noleggio



ta del 60 per cento del giro d'affari delle flotte aziendali a noleggio. È ancora la società di rent-a-car come Avis, Europcar, Hertz, Maggiore. Senza contare che il 78 per cento della benzina e del gasolio autotenduti in Italia è distribuito da società con sede a Roma come Agip ed Esso.

Eppure neanche la città Eterna è esente dagli effetti della crisi. I prossimi anni si preannunciano difficili per l'auto e il suo indotto, ma già nel 2010 il giro d'affari capitolino era sceso di un punto percentuale passando dal 50 per cento al 49 sul totale dell'incasso nazionale, con appena 273 mila auto immatricolate in provincia. Lontano il 2008, quando le vendite avevano toccato quota 341 mila. Ed era andata meglio persino nel 2009 con 277 mila auto vendute. Se Roma soffre, Milano non ride e le 136 mila immatricolazioni del 2010 fanno sembrare un anno d'oro il 2008 quando le auto vendute erano state 145 mila. Stessa flessione a Torino, dove l'anno scorso sono state imma-

tricolate 116 mila auto. Nel 2008 erano 117 mila.

Insomma il settore annaspa. Nei primi 9 mesi di quest'anno la flessione rispetto all'anno scorso è stata dell'11,3 per cento, con 1.369.545 vetture vendute (nel 2010 erano 1.543.775). «Il difficile contesto economico — spiegava i primi di ottobre Gianni Filippini, direttore generale dell'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri (Unrae) — è confermato dalle recenti stime al ribasso del governo sul Pil (0,7 per cento), dalla continua perdita di potere di acquisto delle famiglie e dal conseguente calo dei consumi. Tutti segnali che impongono iniziative immediate per rilanciare la crescita. Il sostegno allo sviluppo non può prescindere da un'azione strutturale di rilancio del comparto automotive, che rappresenta, con tutta la filiera, uno dei settori più rilevanti per la crescita dei consumi».