

# Noleggio, il mercato italiano mette il turbo

**"IL 2016 SARÀ UN BUON ANNO"  
PRONOSTICA PIETRO TEOFILATTO  
DELL'ASSOCIAZIONE ANIASA.  
I FLUSSI TURISTICI SOSTENGONO  
IL BUSINESS DEL BREVE TERMINE  
(AUMENTANO CLIENTI E TEMPI  
DI AFFITTO). RINNOVO DI PARCO  
MEZZI E MERCATO DEI PRIVATI,  
CHE PRENDE SLANCIO, SPINGONO  
INVECE IL LUNGO TERMINE**

**Marco Frojo**

**Milano**

Nel passaggio dal 2015 al 2016 non è cambiato molto nello scenario dell'autonoleggio e questo spiega il buon momento del settore. Il turismo in Italia continua ad attrarre visitatori, sostenendo la domanda di noleggio a breve termine, mentre sul lungo prosegue l'ammmodernamento delle flotte aziendali e inizia a prender slancio con decisione il noleggio da parte dei privati. Le società del settore offrono infatti soluzioni sempre più su misura e un numero crescente di persone, soprattutto quelle che abitano nelle grandi città e usano poco la macchina: conti alla mano, si stanno convincendo del fatto che affittare sia più conveniente di comprare. «Il 2015 si è chiuso bene e il 2016 si è aperto altrettanto bene e sarà positivo anche l'ultima parte dell'anno», spiega Pietro Teofilatto, direttore sezione Noleggio a Lungo Termine dell'associazione di categoria Aniasa. «Risulta in crescita ogni modalità di noleggio e, finalmente, iniziano a sentirsi anche i primi timidi effetti della ripresa economica, che ha ormai fatto capolino anche nei dati Istat», aggiunge Teofilatto.

Sul fronte del breve termine il dirigente di Aniasa fa notare come ci sia stata una partenza sprint delle immatricolazioni dovuta soprattutto al fatto che la Pasqua quest'anno è caduta presto. Sono stati comunque molto positivi tutti i primi sei mesi, periodo durante il quale il fatturato è cresciuto del 4,7%, raggiungendo quota 472,7 milioni di euro. Questo risultato è stato conseguito nonostante un calo dei

prezzi, di cui hanno ovviamente beneficiato i consumatori: il costo medio di un giorno è sceso del 3,6% a 34,1 euro.

La crescita è arrivata quindi tutta dall'impennata della domanda che ha visto aumentare sia il numero di noleggi (+6,9% a quota 2.222.846) sia i giorni di noleggio (+8,6% a 13.856.512). Questo vuol dire che non solo ci sono stati più clienti ma che costoro hanno anche noleggiato il veicolo per un periodo più lungo: la media dei primi sei mesi del 2016 è stata di 6,2 giorni contro i 6,1 giorni dell'analogo periodo del 2015. Per venire incontro a questa domanda le società del settore hanno ampliato la propria flotta del 6,9%, arrivando a un totale di 120.204 veicoli.

«In Italia si è registrata una forte domanda turistica, anche perché alcune tradizionali mete nel Mediterraneo sono andate in crisi a causa del timore di attentati terroristici — prosegue Teofilatto — Basti pensare che in Sardegna e Sicilia non c'è stato sold-out solo nel mese di luglio ed agosto, ma anche a settembre».

Per quel che riguarda il lungo termine il dirigente di Aniasa fa notare come l'offerta di servizi sia sempre più diversificata e come questo sia la chiave del successo: «Le società di autonoleggio sono oggi in grado di dare al proprio cliente esattamente quello che gli serve, in base ai chilometri fatti e al tipo di utilizzo della vettura. Oggi anche piccole e medie imprese e artigiani vedono nell'autonoleggio la soluzione per le loro esigenze».

C'è poi l'emergente trend del noleggio a lungo termine da parte dei privati e non è un caso che anche diverse case automobilistiche stiano lanciando le proprie offerte in questo campo, a conferma delle sue potenzialità. A fine 2016 le auto date in noleggio ai privati nel lungo termine saranno circa 12mila, con un balzo del 20% rispetto a dodici mesi prima. «Questa richiesta è stata innescata dal car-sharing che è ormai un'esperienza piut-

tosto diffusa nelle grandi città e il car-sharing è stato a sua volta spinto dalla diffusione degli smartphone. Si tratta dunque di fenomeni molto recenti e in forte crescita», continua nella propria analisi Teofilatto.

Nelle modalità più tradizionali dell'autonoleggio a lungo termine, ovvero quello rivolto a grandi aziende e alla pubblica amministrazione, la clientela, dopo anni di proroghe, sta rinnovando la flotta, come testimoniato dal trend di immatricolazioni di nuovi veicoli nel biennio passato (+18% e +22%). Anche il 2016 sta procedendo positivamente e dopo un primo trimestre partito lentamente (+5%), a fine agosto si è registrata una nuova accelerazione +14%. Si tratta di 220.000 veicoli all'anno, pari al 13% del mercato nazionale, con un fatturato che viaggia al +5%.

Per quel che riguarda invece le offerte si registra una vera e propria evoluzione all'insegna della flessibilità, che ora spazia da 1 mese a 6 anni, con possibilità di riprogrammare servizi ed assistenza nel corso del contratto; a questo si aggiunge un rapporto diretto e continuo con i fleet manager, che riescono a rispondere addirittura in anticipo alle mutevoli esigenze di mobilità.

Lo sviluppo della flotta, che ha ormai superato le 610.000 unità, è il risultato di diversi fattori: le grandi aziende, dopo mesi di rinvii, hanno rinnovato il proprio parco auto, assegnando l'auto a noleggio anche ad altri dipendenti; si conferma inoltre il trend del rent-to-rent (società di rent-a-car che prendono le auto in locazione da quelle del lungo termine). Infine, il dato maggiormente promettente riguarda l'ampliamento di nuova clientela (sempre più professionisti e Pmi) che si è affidata alla formula del long term. «Il buon andamento dell'autonoleggio a lungo termine è un affidabile indicatore del fatto che l'economia italiana si stia finalmente rimettendo in moto», conclude Teofilatto.



Peso: 89%





**Pietro Teofilatto**, direttore sezione noleggio a lungo termine della associazione di categoria **Aniasa**, vede rosa. "Cresce ogni modalità di noleggio"

## [LA CURIOSITÀ]

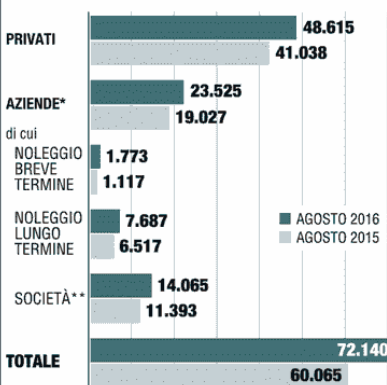
### Sorpresa ad agosto: boom di immatricolazioni

La corsa delle immatricolazioni sembra non conoscere ostacoli. Anche ad agosto si è registrato un vero e proprio boom (20%) che ha sorpreso non poco gli esperti. Il numero delle nuove auto è stato pari a 71.576, con Fiat Chrysler Automobiles a tirare il gruppo delle case automobilistiche. Il gruppo italo-americano, con oltre 20.000 immatricolazioni, ha fatto registrare un balzo del 24,1% e ha visto così la sua quota di mercato passare dal 28% al 28,9%. Tra i brand Jeep ha incrementato le vendite del 56,7%, Fiat del 26,1% e Alfa Romeo del 26,1%. Otto modelli Fca si classificano nella "top ten" delle vetture più vendute: Panda, Ypsilon, Tipo, che occupano nell'ordine le prime tre posizioni, ma nella classifica sono presenti anche 500L, Punto, 500X, 500 e Renegade. La Tipo, in particolare, è risultata la più venduta del segmento C. Dietro a Fca, per numero di auto vendute, si sono collocate Volkswagen (+8,2% a 9.299 auto), PsA (+20,5%) e Renault (+41,25%) (m.fr.)



#### LE IMMATRICOLAZIONI DI AUTO IN ITALIA

Per utilizzatore



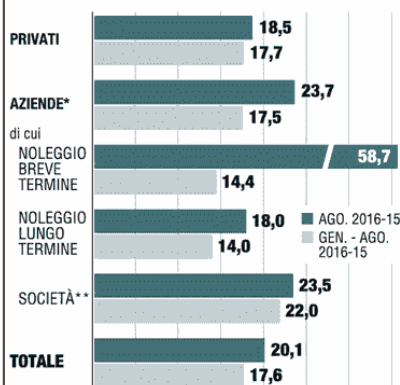
(\*) Comprende Noleggio/Società

(\*\*) Comprende acquisti in proprietà e in leasing

Fonte: ANIASA/UNRAE

#### LA CRESCITA CONTINUA

Variazione % delle immatricolazioni



(\*) Comprende Noleggio/Società

(\*\*) Comprende acquisti in proprietà e in leasing

Fonte: ANIASA/UNRAE

Sul fronte del breve termine nel 2016 c'è stata una partenza sprint con molte auto nuove immatricolate dovute soprattutto al fatto che la **Pasqua** quest'anno è caduta presto. Sono stati comunque molto positivi tutti i **primi sei mesi**, periodo durante il quale il fatturato è cresciuto del 4,7%

La crescita delle immatricolazioni nel mese di **agosto 2016** ha riguardato tutti i segmenti del business auto



Peso: 89%

# La voglia di week-end lungo spinge il noleggio a breve

È UNO DEI DRIVER DEGLI ECCELLENTI RISULTATI DI QUESTA FETTA DI MERCATO NELLA PRIMA PARTE DELL'ANNO. E POI CI SONO ALTRE NUOVE CONSUETUDINI COME MUOVERSI IN TRENO O IN AEREO E POI AFFITTARE LA VETTURA NELLE CITTÀ

**Sibilla Di Palma**

**Milano**

Un'offerta sempre più competitiva sul fronte dei prezzi, la domanda turistica presso le location aeroportuali e una cultura orientata alla sharing economy. Fattori che spiegano il trend positivo per il noleggio a breve termine che anche nel primo semestre del 2016 prosegue su una strada di crescita.

Secondo i dati inediti forniti ad Affari & Finanza da **Aniasa**, l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici di Confindustria, il fatturato del breve termine ha registrato nei primi sei mesi dell'anno un balzo del 4,7% rispetto allo stesso periodo del 2015. In dettaglio, il giro d'affari da gennaio a giugno si è attestato a 472,72 milioni di euro (erano 451,57 nel 2015), con una flotta di 120.204 veicoli (in crescita del 6,9% rispetto ai 112.403 del primo semestre 2015). Positivi anche i dati relativi ai giorni di noleggio (con un incremento dell'8,6%, a quota 13.856.512), al numero dei noleggi (+6,9%, pari a 2.222.846) e alla durata media

(+1,5%, per 6,2 giorni). In discesa invece i prezzi, sia per noleggio (-2,1%, 212,7 euro) che per giorno (-3,6%, 34,1 euro).

Numeri trainati da un aumento della domanda dovuto a diversi fattori: in primo luogo, la difficile situazione a livello internazionale ha spinto molti turisti a riconsiderare per le proprie ferie i tranquilli paesi europei del Mediterraneo. «Questo ha portato alla crescita dei noleggi a breve termine presso gli aeroporti», spiega Giuseppe Benincasa, segretario generale **Aniasa**. Risultati positivi li hanno però ottenuti anche i centri cittadini: «Si sta sviluppando una forma di turismo a tappe, in cui i visitatori utilizzano il treno per muoversi da un luogo all'altro e poi noleggiare le vetture nelle città che intendono visitare». A prendere piede, anche tra gli italiani, è inoltre la formula dei week-end lunghi, per i quali «in molti preferiscono noleggiare un'auto visti i prezzi competitivi rispetto al biglietto dell'aereo o del treno».

A fare da volano è inoltre la sharing economy, ossia l'economia della condivisione che spinge sempre più persone a preferire l'accesso a un bene piuttosto che il suo possesso. «In Italia i salari calano e così le famiglie fanno sempre più fatica a sostenere i costi della vettura di proprietà che possono arrivare fino ai 1200 euro all'anno», osserva Benincasa. Ecco perché, specie per la seconda auto, «si opta per il car sharing o per il no-

leggio a breve termine vero e proprio. Soluzioni usate non solo dai giovani, ma anche dagli over 60, attratti anche dalla comodità di queste formule, considerato che è possibile cambiare modello continuamente e che non ci si deve preoccupare di eventuali furti o danni alla vettura». Il settore ha così risposto «riducendo le tariffe e acquistando più veicoli rispetto allo scorso anno», aggiunge. Oltre che «offrendo una vasta tipologia di veicoli, in grado di rispondere a diverse esigenze, e velocizzando il servizio in fase sia di presa che di riconsegna della vettura per evitare tempi di attesa troppo lunghi».

Ci sono però ancora alcuni scogli da superare per un ulteriore sviluppo del settore. Il principale è che «il sistema logistico negli aeroporti non consente di avere una presenza adeguata in termini di volumi rispetto ai flussi di turisti. Spesso inoltre gli spazi dedicati al noleggio sono poco sicuri e male illuminati, aspetti che non giovano al business del settore. Ci si sta comunque muovendo per ovviare al problema: ad esempio, nei principali aeroporti si stanno progettando nuovi siti più idonei alle esigenze delle compagnie e dei turisti».

Stare col telefonino all'orecchio e ancor peggio inviare messaggi quando si è alla guida di una vettura sono considerati al top tra le azioni più pericolose e rischiose



Peso: 26%



# Nascono outlet e "newco" di vendita l'usato diventa una linea di business

Luigi dell'Olio

Milano

**N**on più un fenomeno temporaneo per fare di necessità virtù, in tempi di magra per i budget aziendali, bensì un vero e proprio filone di business. È l'evoluzione in corso nel segmento dell'usato, che sta acquisendo un peso crescente nel comparto delle flotte aziendali.

L'oggetto è costituito in genere da veicoli con quattro (o poco più) anni di vita e in buone condizioni, grazie alla manutenzione continua, che possono interessare tanto i privati, che i professionisti o i commercianti. «Il comparto del remarketing diventa sempre più strategico per il noleggio a lungo termine», spiega Fabrizio Ruggiero, presidente di **Aniasa**.

E proprio l'associazione di settore ha da poco effettuato uno studio in merito, rilevando che nel biennio 2014-2015 le vendite hanno registrato volumi pari a circa 140-160 mila unità. «L'analisi delle attività

di remarketing dei veicoli a fine noleggio indica come ancora oggi tre autovetture usate vendute su quattro transitino attraverso i commercianti, con una leggera crescita delle vendite a privati», aggiunge Ruggiero.

Le politiche di rifornimento delle flotte, con differenti durate dei contratti, si riflettono nel panorama di vendite per anzianità di noleggio: nel primo trimestre 2016 il 29% delle auto usate vendute dalle imprese di noleggio a lungo termine ha un anno o meno di anzianità, segnale interessante circa il ricorso al rent to rent tra aziende del settore.

Il 50% dell'usato ha invece quattro o più anni, in relazione diretta all'allungamento delle durate dei noleggi verificatosi durante il periodo più acuto della crisi.

La crescita di questo segmento offre nuove opportunità di business ai gestori delle flotte, molti dei quali hanno creato unità di business autonome, se non vere e proprie newco, per seguire questo filone, supportandolo con iniziative di marketing, dall'a-

pertura di outlet dell'usato all'ammodernamento dei piazzali alle aste online, dal potenziamento del sito web (ripensato per parlare anche alla clientela privata), fino alla presenza nei parcheggi degli ipermercati.

La crescita del mercato è favorita dalla garanzia per i consumatori di acquistare veicoli certificati dai tagliandi di manutenzione indicati dalla casa costruttrice ed effettuati presso officine autorizzate, sottoposti a continui controlli e manutenzione (considerata la formula del noleggio che ha caratterizzato gli stessi veicoli nella loro prima vita), garantiti per dodici mesi come previsto dalla normativa comunitaria, spesso con estensione di garanzia di altri dodici proposti dall'azienda di noleggio.

«In un certo senso, chi opera nel noleggio a lungo termine può essere considerato un "produttore" di auto usate — commenta Carlo Basadonna, direttore remarketing di Arval Italia — Per noi questo segmento ha un peso rilevante sia per il business model, che per

la definizione delle strategie aziendali, arrivando a rappresentare oggi il secondo filone di affari».

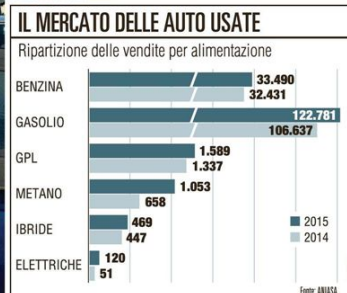
Un pensiero condiviso da Roberto Sticca, operations director di Alphabet. Che ricorda come il business dell'usato sia divenuto cruciale, «in quanto incide notevolmente sulla redditività prevista dal contratto iniziale». Infatti la rata di noleggio viene calcolata tenendo conto anche di un valore residuo teorico, cioè quello che avrà il bene al momento della chiusura del contratto (mediamente 36 mesi dopo): «Solo vendendo l'auto a questo valore, la redditività è garantita».

La strategia di Alphabet fa leva sulla pianificazione dei rientri (analizzarli con anticipo, permette di indirizzare al meglio le vendite sui canali tradizionali o alternativi) e la velocità dell'iter di vendita (entro sette giorni lavorativi). «Inoltre abbiamo una piattaforma dedicata che permette di vendere il 60% delle auto», aggiunge.

**"IL REMARKETING RISULTA SEMPRE PIÙ STRATEGICO PER IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE", SPIEGA FABRIZIO RUGGIERO, PRESIDENTE DI ANIASA. NEL 2014-2015 VENDUTI 160 MILA VEICOLI. BEN 3 SU 4 AI COMMERCianti. L'ETÀ MEDIA È SUI 4 ANNI**



Il mercato delle auto usate è ovviamente dominato dai passaggi di proprietà di vetture **diesel e benzina**, ma nel 2015 si è mosso fino quasi a raddoppiare pure il mercato delle **metano**



Peso: 49%

**[IL FISCO]**

# “Il tax divide affligge le società italiane”

**“PENALIZZATE RISPETTO AGLI OPERATORI DI ALTRI PAESI EUROPEI DA REGOLE CHE RENDONO PARZIALI DETRAIBILITÀ DELL’IVA E DEDUCIBILITÀ DEI COSTI” LAMENTA L’ASSOCIAZIONE DEI NOLEGGIATORI**

**Milano**

«Detraibilità dell’Iva e deducibilità dei costi dell’auto solo parziali penalizzano le immatricolazioni dei veicoli per uso aziendale in Italia». È questo l’allarme lanciato da **Aniasa**. L’associazione che rappresenta i noleggiatori spiega che in altri paesi europei gli sgravi sono totali e parla di Tax divide.

A riprova di una situazione che non va, l’ultimo Rapporto sul noleggio dei veicoli mostra

gli effetti delle disuguaglianze: in Spagna, Francia e Gran Bretagna, grazie a una fiscalità più favorevole, tra il 2014 e il 2015, l’incidenza delle immatricolazioni aziendali è aumentata di ben 2 punti percentuale rispetto a quella delle immatricolazioni dei privati. Nel belpaese invece questa quota cala di un punto e mezzo. Così lo scorso anno avevamo, sul totale delle immatricolazioni, quelle dell’auto aziendale che pesavano il 36,1 per cento (nel 2014 il 37,6) e quelle dei privati il 63,9 per cento (nel 2014 il 62,4), contro una situazione quasi inversa in Germania dove le prime pesavano il 66 per cento e le seconde il 34.

Malgrado questa differenza, il mercato dell’auto in Italia sembra aver imboccato la strada della ripresa e vede nel 2015

aumentare il numero delle immatricolazioni sia di veicoli privati (+19 per cento) che di quelli per le cosiddette flotte aziendali (+18 per cento) e per il noleggio a breve termine (+20 per cento). In Spagna, Francia e Gran Bretagna, dove la crescita è arrivata prima, l’aumento di immatricolazioni l’anno scorso è stato inferiore che da noi, «ma ha continuato ad essere incentrato sui veicoli aziendali, mentre il segmento dei privati ha ottenuto ridotti miglioramenti o è rimasto stabile».

Il tax divide a parere di **Aniasa** è un boomerang non solo per la categoria ma per tutta Italia perché fa perdere «competitività alle imprese nazionali». L’associazione punta l’indice contro le norme introdotte nel 2013 e per esempio contro «la legge Fornero e la legge di stabi-

lità» che, quell’anno, ridussero la deducibilità dei costi delle auto aziendali. «Dal 90 per cento era passata al 70 per cento per le auto assegnate in uso promiscuo», ricordano i noleggiatori. Si era abbassata invece «dal 40 al 20 per cento per le auto in pool o partita Iva». Novità positive sono state introdotte con la legge di stabilità di fine 2015 che ha prodotto il “superammortamento” dei beni strumentali (così sono qualificati i veicoli destinati al noleggio). «Non si tratta di una grande agevolazione», scrivono gli estensori del Rapporto **Aniasa**, «bensì di un provvedimento a carattere temporaneo la cui fine è prevista a dicembre». **(s.t.a.)**



Peso: 15%



# Seimila mezzi, la flessibilità chiave del successo

**Milano**  
Più di 30 città e quasi 6.000 auto, di cui circa 500 elettriche. Arrivato in Italia all'inizio degli anni 2000 con i primi servizi promossi dal ministero dell'Ambiente, negli ultimi tre anni il car sharing è cresciuto in maniera esponenziale. Solo tra il 2013 e il 2015, spiega il presidente del consorzio nazionale dei gestori Domenico Caminiti, «l'offerta è aumentata di più di sei volte, passando da poco più di 700 vetture a circa 5.300».

Una crescita dovuta in buona parte all'arrivo degli operatori privati e all'avvio di servizi a flotta libera, senza cioè punti di prelievo dell'auto prestabiliti: l'utente cerca attraverso un'app il veicolo più vicino, lo utilizza e lo parcheggia per strada o in una comune area di sosta come un'auto qualunque. Una flessibilità che ha conquistato il mercato, visto che oggi i servizi «free floating» rappresentano oltre l'80% dell'offerta, concentrati soprattutto nelle grandi città.

Nei grandi centri urbani la domanda di soluzioni flessibili di mobilità, insieme alla crescente tendenza di rinunciare all'auto propria, ha spinto lo sviluppo di servizi con numeri di tutto rispetto e flotte che oggi, oltre alle quattro ruote, comprendono anche scooter in condivisione. Solo a Milano, Torino, Verona, Firenze, Roma e Bari, secondo l'Associazione na-

zionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici di Confindustria, si contano oggi circa 650 mila utenti iscritti, per 11 milioni di noleggi e circa 4.500 mezzi. I noleggi, spiegano da Aniasa, «sono cresciuti di quasi il 17% l'anno, mentre le percorrenze sono rimaste in linea con i dati registrati nel 2014, ossia circa 24 minuti di media a noleggio, per una spesa media di 7 euro a viaggio».

Milano, seguita da Roma e Torino, è la città dove oggi l'offerta di veicoli in condivisione è più ampia e dove il servizio è più utilizzato. L'Osservatorio nazionale sulla sharing mobility, creato l'anno scorso dal ministero dell'Ambiente insieme alla Fondazione per lo Sviluppo sostenibile, presenterà a novembre il suo primo rapporto sulla mobilità condivisa in Italia, in cui i servizi italiani vengono messi a confronto con quelli delle principali città europee. Secondo i primi dati, nel capoluogo lombardo oggi ci sono oltre 2.000 auto condivise, poco meno di Londra (2.800), che però ha una superficie otto volte più grande. A Milano si contano più di 11 auto per chilometro quadrato, contro i due veicoli di Londra e Madrid. Meglio fa solo Parigi, che arriva addirittura a 36 auto.

Tra le prospettive di sviluppo future c'è l'espansione del car sharing nel mondo delle imprese. Se-

condo un'indagine condotta di recente dall'Osservatorio Top Thousand sulla mobilità aziendale tra le grandi società clienti, il 20% di queste mette già a disposizione del proprio personale i servizi di sharing pubblico. Quasi il 50% delle imprese fa ricorso al car sharing aziendale o al corporate car sharing.

E mentre il settore cresce, si fa sempre più urgente, per gli operatori, la necessità di avere regole certe e uniformi. In Italia, spiegano da Aniasa, «manca una definizione normativa di vehicle sharing, così come una cornice legislativa unica per gli operatori che si confrontano, a seconda delle città italiane, con disomogenee regolamentazioni del servizio». L'Osservatorio sulla sharing mobility presenterà a novembre anche una roadmap con gli interventi legislativi prioritari. Tra le proposte, spiega il direttore della Fondazione per lo Sviluppo sostenibile Raimondo Orsini, ci sarà anche «quella di dare la possibilità ai cittadini di detrarre fiscalmente le spese sostenute durante l'anno per l'uso di veicoli in condivisione». (v.ul.)

TRA IL 2013 E IL 2015 L'OFFERTA DELLE VETTURE CONDIVISE È AUMENTATA DI OLTRE SEI VOLTE, PARTENDO DA POCO PIÙ DI 700. IN STRADA HANNO DEBUTTATO GLI SCOOTER. ADESSO SI PUNTA ALLE IMPRESE

## I CLIENTI DEL CAR SHARING IN ITALIA

Utenti iscritti, dati aprile 2016



La svolta  
del car sharing  
con l'arrivo  
degli operatori  
privati e l'avvio  
dei punti  
di prelievo  
non prestabiliti



Peso: 34%

# Aumenti e una tantum nel contratto rinnovato

**Milano**

Un accordo destinato a disciplinare i rapporti di lavoro nel settore dell'autonoleggio nei prossimi tre anni. Dopo una serrata trattativa, passata anche per alcuni passaggi aspri, **Aniasa** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria) e le organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl e UilTrasporti hanno raggiunto un accordo per il nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro che coinvolge gli oltre 10mila addetti tra l'autonoleggio, il soccorso stradale e i parcheggi/autorimesse. L'intesa prevede aumenti retributivi medi complessivi di 138 euro (di cui 120 sui minimi tabellari) e l'erogazione di una tantum forfettaria di 240 euro.

Un ampio spazio dell'accordo, che sarà va-

lido fino al 31 dicembre 2018, è riservato all'adeguamento alle normative vigenti del mercato del lavoro e alla regolamentazione degli appalti: una disciplina rilevante per un settore caratterizzato dallo svolgimento di servizi ausiliari all'attività dell'autonoleggio, come l'approntamento, la pulizia e il "navetamento" delle vetture, effettuati anche tramite contratti di appalto.

La nuova intesa estende a tutti i dipendenti la previdenza sanitaria complementare, attraverso l'istituzione di un "contributo mensile contrattuale" pari all'1% a carico del datore di lavoro. L'intesa è stata salutata positivamente da **Aniasa**, con il direttore generale Giuseppe Benincasa che ha sottolineato la nuova prospettiva per le aziende, dato che «potranno

misurarsi e farsi concorrenza sulla base della qualità dei servizi in un mercato che sta resistendo alla crisi e continua a mostrare indici di crescita», è il suo commento. **(l.d.o.)**



Peso: 12%



# Grandi veicoli, giungla di regole il noleggio cerca norme comuni

**Milano**

Visti con gli occhi di oggi, i divieti previsti per l'utilizzo di veicoli a noleggio sopra una certa portata appaiono privi di giustificazione. Eppure non si è riusciti finora a superare le rigidità di una normativa concepita in un'altra era in termini di business, anche se va riconosciuto che qualche passo in avanti in direzione del rinnovamento è stato compiuto. A questo proposito può essere opportuno inquadrare lo scenario, che vede l'Italia nella necessità — più di altri Paesi europei — di contare su un'efficiente politica del trasporto merci, dato che per configurazione e collocazione geografica è in una posizione svantaggiata rispetto al baricentro del mercato europeo.

Negli ultimi dieci anni sono stati fatti grandi progressi nell'ottimizzazione operativa e nella regolamentazione di questo comparto, oltre che alcuni miglioramenti nella dotazione infrastrutturale, per quanto resti ancora tanto da fare per avvicinare lo scenario competitivo ai livelli delle migliori esperienze continentali.

Non riguarda, invece, solo l'Italia il trend di profondi cambiamenti che sta interessando la struttura dei mercati, con il Vecchio Continente da tempo alle prese con una crescita anemica (dopo aver sperimentato la più lunga recessione dal secondo dopoguerra), con una competizione sempre più serrata in seguito all'aper-

tura delle frontiere e al processo di globalizzazione. Il tutto mentre di pari passo si sviluppa — pur con velocità differenti tra i vari Paesi — il canale del commercio elettronico, che da una parte crea concorrenza ai modelli distributivi tradizionali e dall'altro richiede maggiori spostamenti dei veicoli commerciali per il recapito dei prodotti. Da qui la necessità di poter contare su uno scenario infrastrutturale diverso dal passato per assecondare le nuove necessità del trasporto merci su strada, per la centralità del ruolo che riveste nei sistemi produttivi.

Le istituzioni Ue hanno ribadito a più riprese che uno dei principali elementi costitutivi di una rete di trasporti competitiva e sostenibile in Europa è l'uso ottimale delle varie modalità di trasporto in combinazione e hanno riconosciuto che i trucks continueranno a giocare un ruolo importante nel futuro dei trasporti in Europa, per la loro flessibilità e sinergia con il trasporto ferroviario e per vie d'acqua.

La Direzione Generale per la mobilità e i trasporti della Commissione sta valutando gli impatti derivanti da un'eventuale modifica della Direttiva 2006/1 relativa al noleggio di veicoli a uso commerciale. La normativa comunitaria, che risale al 1984 ed è già stata oggetto di varie modifiche, consente agli Stati di limitare l'uso di veicoli noleggiati. In Italia è ancora consentito l'uso di veicoli a noleggio con portata superiore a 6 tonnellate esclusivamente tra imprese iscritte all'Albo in conto terzi e vigono poi delle limitazioni per le operazioni di trasporto internazionale. Inoltre non è possibile locare veicoli per il trasporto di persone superiori a 9 posti.

Va comunque detto che dei passi in avanti per ammodernare il sistema sono

stati compiuti. Ad agosto è partita la fase finale della procedura di consultazione attraverso un questionario per conoscere le opinioni degli Stati membri sui possibili impatti, di natura economica, sociale e ambientale per verificare la possibilità di uniformare la normativa. Il questionario evidenzia una serie di opzioni, dall'emanazione di semplici raccomandazioni a specifiche modifiche legislative di riduzione o eliminazione di ogni vincolo sull'uso di veicoli a noleggio. Anche il Ministero dei Trasporti si sta interessando della problematica, anche attraverso un confronto con **Aniasa**, che si batte perché vengano superati gli attuali vincoli, ormai diventati anacronistici. Infatti, per le aziende di autotrasporto in conto terzi, il noleggio a lungo termine rende più rapido e agevole l'approvvigionamento di nuovi mezzi, in quanto i canoni di noleggio vanno imputati alla spesa corrente, mentre gli acquisti di autoveicoli avvengono con fondi stanziati per la spesa in conto capitale e quindi con procedure burocratiche lunghe e complesse. Intervenire sull'applicazione della Direttiva, fanno notare gli operatori del settore, avrebbe quindi benefici non solo per l'efficienza dei trasporti, ma anche a livello di sistema. Da qui l'invito a intervenire sul piano normativo, considerando anche la possibilità dell'offerta di noleggio da parte di operatori qualificati ed esperti, anche senza obbligo di iscrizione all'Albo in conto terzi. (**v.d.c.**)

**AD AGOSTO È PARTITA LA FASE FINALE DI UNA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE UE: SI VUOLE SAPERE QUALE IMPATTO SOCIALE, ECONOMICO E AMBIENTALE AVREBBE SUGLI STATI MEMBRI IL PROCESSO DI ARMONIZZAZIONE**



**Milano**

Un accordo destinato a disciplinare i rapporti di lavoro nel settore dell'autono-



Peso: 49%





Non bastano i divieti e una giungla di norme, **i modelli distributivi tradizionali** subiscono concorrenza anche dallo sviluppo — pur con velocità differenti tra i vari Paesi — del canale del commercio elettronico



Peso: 49%

**[IL TREND]**

# Motori diesel, ibrido e gpl avanzano nel lungo termine

SEGNANO IL PASSO LE UTILITARIE. NEL PRIMO TRIMESTRE IL FATTURATO SALITO DEL 5% A 1,532 MILIARDI. SONO 62.496 LE IMMATRICOLAZIONI. CROLLATE DEL 50% LE ELETTRICHE A 168 UNITÀ. TRA I MODELLI BENE LA FOCUS E LA FIESTA IN CASA FORD

**Milano**

**È** partito con il piede giusto il 2016 per l'autonoleggio a lungo termine. Nel primo trimestre il fatturato (incluso prelease e usato) è infatti cresciuto del 5% a 1,532 miliardi di euro. Un progresso analogo è stato fatto registrare dalle immatricolazioni che sono state 62.496 sempre nei primi tre mesi dell'anno. Il segmento che ha mostrato il balzo più deciso (se si fa eccezio-

ne per l'alto di gamma che numericamente è poco rappresentativo) è stato quello delle medie-superiori (D), che ha visto le immatricolazioni crescere del 16%, mentre l'unico segmento che ha fatto registrare un calo è stato quello delle utilitarie (B), in calo del 2% rispetto a 12 mesi prima. Il segmento più rappresentato nelle immatricolazioni è stato quello delle medie con 19.208 nuove macchine (4%), che costituiscono anche la parte più importante della flotta complessiva (31%).

Sul fronte delle alimentazioni il diesel non solo continua a farla da padrone ma aumenta ulteriormente la quota di mercato: le immatricolazioni di auto a gasolio sono cresciute dell'8%, mentre il benzina ha perso il 5%. Va inoltre segnalato il vero e

proprio boom delle ibride, che hanno fatto segnare un +126% (anche se va detto che si parla ancora di numeri esigui, 1.243 vetture), e l'ottimo andamento del Gpl (+40%); e in questo caso vale ancora di più il discorso fatto per le ibride, visto che le immatricolazioni sono state solo 832. A fare le spese di questi balzi sono state le elettriche che sono crollate del 50% a 168 unità; si conferma poi il cattivo andamento del metano che è sceso del 7%.

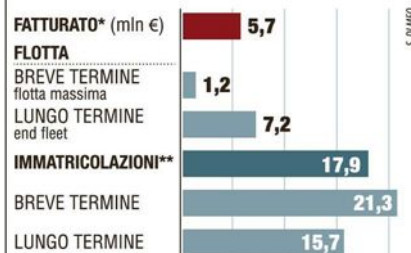
Per quel che riguarda i marchi, fa una grande passo in avanti (+63%) Ford grazie ai successi della Focus (+66%) e della Fiesta (+93%), riuscendo così ad agganciare Volkswagen al secondo posto dietro Fiat: entrambe vantano una quota di mercato del 7,8%. **(m.fr.)**

SEGNANO IL PASSO LE UTILITARIE. NEL PRIMO TRIMESTRE IL FATTURATO SALITO DEL 5% A 1,532 MILIARDI. SONO 62.496 LE IMMATRICOLAZIONI. CROLLATE DEL 50% LE ELETTRICHE A 168 UNITÀ. TRA I MODELLI BENE LA FOCUS E LA FIESTA IN CASA FORD

Nel lungo termine, tra le auto il segmento che ha mostrato il balzo più deciso (se si fa eccezione per l'alto di gamma che ha piccoli numeri) è stato quello delle **medie-superiori (D)**

## IL BUSINESS DELLE FLOTTE IN ITALIA

Variazioni % 2015/2014



(\*) Comprende NBT, NLT e fleet Management (incl. attività di rivendita veicoli)  
(\*\*) Dato comprensivo di vetture, furgoni, altro  
Fonte: ANIASA



Peso: 20%



# Le multe nel labirinto delle notifiche “Se ne può uscire utilizzando il web”

**Milano**

Il mondo delle multe da codice della strada è complicato per i privati. Lo è ancora di più per le auto aziendali: in particolare, nel caso in cui l'infrazione non viene subito contestata al conducente della vettura. Qui i tempi si allungano e iniziano i problemi sia per la società di noleggio sia per il locatario, in questo caso l'azienda, che ha stipulato un contratto di noleggio senza conducente.

Nel caso di auto a noleggio, quando non è possibile la contestazione immediata, per esempio nei casi di eccesso di velocità o di passaggio col semaforo rosso, bisogna osservare la necessaria tempistica stabilita dalla legge. Il Codice della strada è chiaro: è di 90 giorni il tempo limite entro cui il verbale deve essere notificato alla società noleggiatrice, la quale ha 60 giorni per comunicare all'ente o all'organo che ha rilevato la multa i dati della società a cui è stata data la vettura a noleggio.

Da quella data partono altri 90 giorni entro cui l'ente invia il verbale direttamente al trasgressore, cioè all'azienda, che a sua volta dovrà decidere se pagarla o farla pagare al suo dipendente. In conclusione, il termine per la notifica può raggiungere perfino i 240 giorni.

Problemi quindi possono inevitabilmente sorgere, ed il nuovo Codice, con la modifica all'articolo 94 (comunicazione all'Archivio nazionale dei veicoli del nominativo del soggetto locatario), avrebbe dovuto semplificare. Ma nei fatti non sta andando così, anzi il ricorso alle informazioni presenti nell'Archivio rischia di complicare la situazione, non essendo certo al 100% l'effettivo no-

minativo dell'utilizzatore dell'auto aziendale al momento dell'infrazione.

Per contro, una parallela e ben testata “macchina” burocratica funziona da anni ed in modo chiaro e trasparente, contribuendo proprio ad evitare un contenzioso complesso come nei casi delle auto aziendali o di quelle a noleggio.

«Gli attuali e consolidati sistemi online per la gestione delle contravvenzioni hanno ridotto i tempi della notifica sotto i 30 giorni, grazie soprattutto alle convenzioni che le società di noleggio hanno stipulato con i maggiori comuni italiani, dimezzando tale voce di costo» premette Massimo Carosini, dg di Safo Group, una delle società più importanti in Italia sulle attività di rinotifica dei verbali.

«Le modalità di utilizzo delle informazioni derivanti dall'articolo 94 del nuovo Codice della strada causano non poche complicazioni che rendono di fatto la vita in ufficio più difficile sia alle società di noleggio che alle aziende che sottoscrivono un contratto di locazione di uno o più veicoli», puntualizza il dg.

«Inoltre, i tempi si possono allungare incredibilmente quando la contestazione non è immediata e passa invece un lungo periodo di tempo dall'accertamento — aggiunge Carosini — ad esempio quando le infrazioni rilevate con gli autovelox sono lavorate dagli organi di polizia dopo un mese o due dall'infrazione. Il problema si verifica tra la stesura del verbale di accertamento e la successiva notifica, mettendo a rischio anche la validità stessa del verbale».

C'è poi da considerare che molte

grandi e medie aziende, rispetto al passato, non gestiscono più in prima persona la pratica delle contravvenzioni, delegandole a società terze. Si trovano quindi sprovviste di uffici idonei a seguire le varie questioni.

Probabilmente anche la presenza nel nostro ordinamento di due enti diversi — Motorizzazione civile e Aci — che tengono due registri differenti — archivio dei veicoli e pubblico registro automobilistico (Pra) — emettendo due differenti documenti — carta di circolazione e certificato di proprietà — per ogni singola auto in circolazione non facilita l'attività sulle contravvenzioni.

Su queste problematiche anche **Aniasa**, l'associazione delle imprese di noleggio, si interessa da tempo. Per l'associazione, sempre più impegnata sul tema della promozione della sicurezza “è fondamentale la responsabilizzazione del conducente alla guida del veicolo aziendale e, pertanto, la più veloce e precisa individuazione dell'effettivo contravventore”. (v.d.c.)

**INSIDIE BUROCRATICHE, CARENZE NEGLI UFFICI E SOPRATTUTTO TANTI PASSAGGI POSSONO PORTARE A 240 GIORNI IL TERMINE PER METTERE A CONOSCENZA IL DESTINATARIO DELLA SANZIONE. MA ALCUNI ACCORDI COI COMUNI E L'ONLINE HANNO RIDOTTO CERTI TEMPI A MENO DI 30 GIORNI**



Peso: 35%