

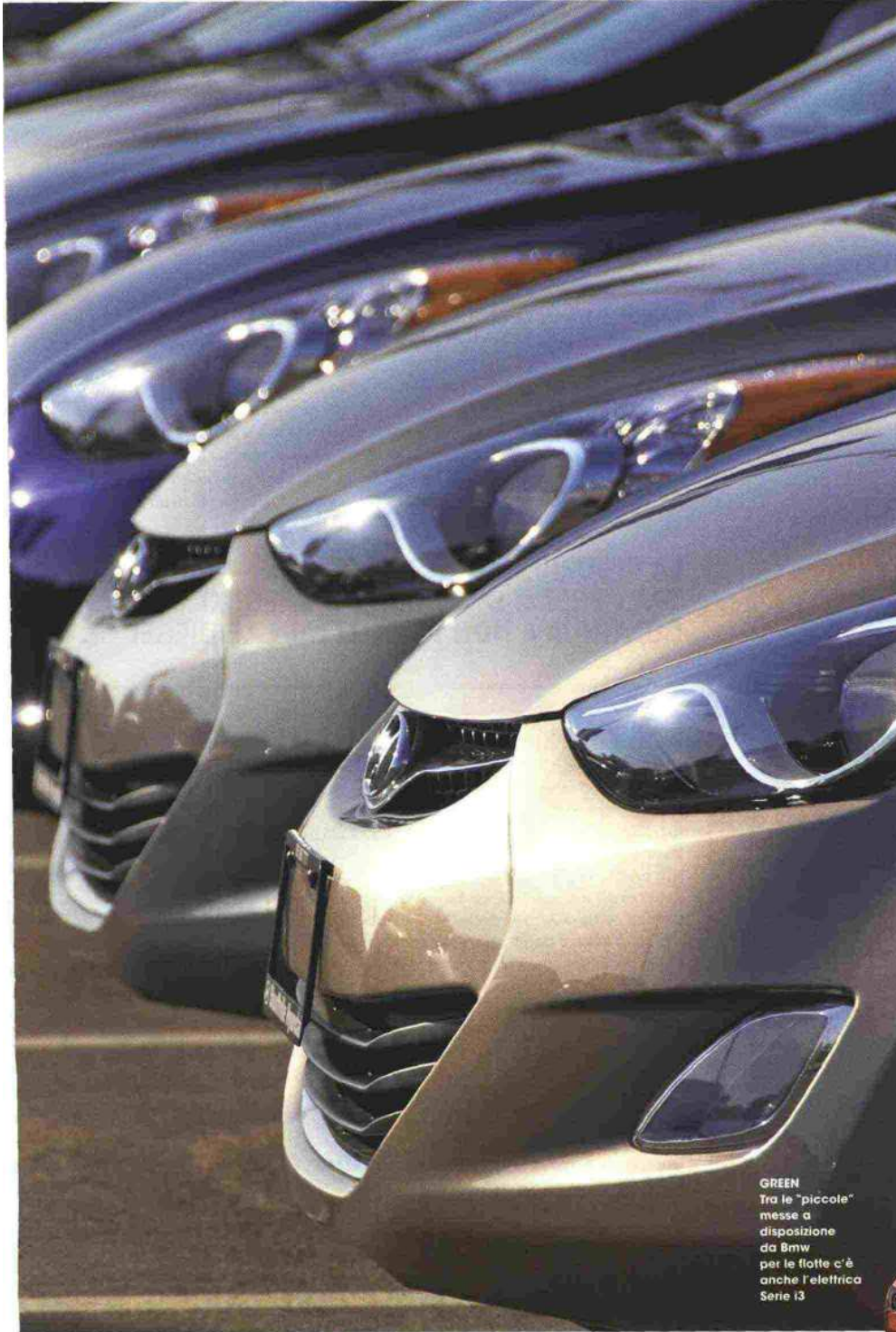
Automotive

Piccole FLOTTE crescono

IN BARBA A COMPLICAZIONI
BUROCRATICHE, FISCALI
E ASSICURATIVE, IL SETTORE SEMBRA
AVER FINALMENTE IMBOCCATO
IL SENTIERO DELLA RIPRESA. MERITO
SOPRATTUTTO DEI MODELLI
PIÙ ECOLOGICI, MENTRE
SI FA LARGO IL CAR SHARING

DI A.P. ARTEMI

A Anche se gli ultimi dati del mercato delle quattro ruote sono colorati di nero, inteso come sinonimo di attivo, contrapposto al profondo rosso degli anni post 2007, ai piani alti delle case automobilistiche le bottiglie di Champagne sono rimaste in frigo. Il +8,5% registrato in Italia a febbraio, infatti, viene per ora considerato, usando un termine borsistico, un "rimbalzo tecnico", come dire che peggio del 2013 non si poteva proprio andare. Eppure qualche sobrio brindisi, diciamo a base di un prudente e autarchico Prosecco, c'è stato. Ad alzare, sia pure con moderazione, i calici sono stati i top manager delle società impegnate a confrontarsi nel settore delle flotte aziendali e, più in generale, del noleggio a breve e lungo termine. Sì, perché se è vero che ogni 100 auto vendute quelle acquistate da privati sono state 61 – facendo segnare un minimo che ha pochi precedenti nella storia – è altrettanto vero che le vetture a uso noleggio sono state il 21%, con una crescita di quattro punti percentuali. In particolare, le auto aziendali viaggiano a livelli record anche gra- >>



GREEN
Tra le "piccole" messe a disposizione da Bmw per le flotte c'è anche l'elettrica Serie i3

IL MODELLO BMW

Per Marco Girelli, Sales & Marketing Director di Alphabet Italia, società di servizi inserita nel Gruppo Bmw, non ci sono dubbi: appartenere a una casa automobilistica di primissimo livello è una condizione necessaria, ma non sufficiente, per sviluppare il business nel settore delle flotte aziendali.

Come riuscite a mantenere la vostra identità e a proporre piani di mobilità con offerte multimarca?

Bmw ha puntato su un modello di business "ibrido" già alla fine degli anni '90 e la tendenza si è rafforzata con l'acquisizione, tre anni fa, di Ing Car Lease, che oggi ci consente di essere tra i primi player europei, con una presenza in 19 Paesi e prodotti flessibili e innovativi, capaci di soddisfare qualsiasi necessità.

Quale scenario si prospetta per l'auto elettrica?

La tecnologia è finalmente matura per fare un salto di qualità anche in Italia. Noi con il brand AlphaElectric siamo i primi a offrire una soluzione completa per un'integrazione facile e conveniente delle vetture elettriche nelle flotte di ogni dimensione. È il nostro punto di forza è proprio il fatto di essere multimarca, che ci consente di esprimere pareri neutrali e di proporre i modelli più recenti di tutte le Case.

La telematica applicata all'auto sta facendo passi da gigante poiché a bassi costi vengono forniti servizi dal valore percepito molto alto. Ci sarà un reale vantaggio per le auto aziendali?

Sì, soprattutto sul fronte della riduzione dei costi di gestione delle flotte, grazie all'aumento della sicurezza. Non parlo solo di costi assicurativi, ma anche di quelli connessi a manutenzione e consumi. Inoltre, servizi telematici addizionali - come il monitoraggio di km e consumi o la tele diagnosi - facilitano una gestione più efficiente.



Automotive



ALTOP
Tra i modelli che riscuotono più interesse per le flotte aziendali e, più in generale, per il noleggio, ci sono, da sinistra verso destra: la Audi A3 a metano e la A5 Sportback; la Bmw Serie 3; due Fiat come la 500Cult e la Panda

zie al boom delle ibride (+61,4%) e delle elettriche (addirittura +687,5%). Numeri che fanno prevedere un futuro tinto di rosa, insomma. «Noi per quest'anno ci aspettiamo un mercato quantomeno stabile, e non è poco», dice con sano realismo Alberto Cestaro, Fleet Manager di Audi. «I veri problemi, comunque, restano quelli della burocrazia e della fiscalità: basta pensare al superbollo, una misura assurda che, dati alla mano, ha avuto solo effetti recessivi...».

SFIDUCIA NELLA POLITICA

Su quanto potrebbero fare ministri e ministeri non c'è ottimismo. «Per esempio, a inizio anno il Consiglio europeo, proprio in seguito a un'istanza del governo, ha autorizzato l'Italia a limitare per altri tre anni al 40% il diritto alla detraibilità dell'Iva per le spese relative a veicoli non utilizzati a soli scopi professionali», dice Fabrizio Ruggiero, neopresidente di Aniasa, l'associazione che rappresenta il settore all'interno di Confindustria. «Un atteggiamento particolarmente miope se si considera che quello del noleggio è uno dei pochi comparti che hanno resistito alla crisi dell'auto e che possiamo dare un contributo decisivo all'affermazione di nuove forme di mobilità, soprattutto nei grandi centri urbani. Senza contare», prosegue, «che le auto aziendali fanno emergere il lavoro nero perché manutenzioni e riparazioni vengono effettuate al 100% con trasparenza e documentazione fiscale».

Anche le assicurazioni sono una spina nel fianco dell'associazione di categoria. «Tariffe a parte, c'è molto da fare in chiave antifrode», continua il presidente di Aniasa. «Per esempio, perché permettere che i tempi necessari per gestire un sinistro possano arrivare a 24 mesi? A quel punto nel caso del noleggio la vettura spesso è già

stata venduta e tutto si complica. Una scadenza ragionevole? Il limite per la chiusura di una pratica non dovrebbe superare i due-tre mesi».

RAZIONALITÀ INNANZITUTTO

In attesa di chiarite sul fronte delle tasse e delle polizze, molti operatori sottolineano come dietro alla tenuta del settore ci sia anche un radicale cambiamento di mentalità. «Soprattutto per i giovani conta più il possesso di un'auto che non la proprietà», spiega Gianni Giulitti, Commercial Senior Director di

Ald Automotive Italia. «È un po' quello che succede con gli iPhone: quello che usi non è quasi mai "tuo" nel vecchio senso del termine, perché qualche operatore te l'ha praticamente regalato per fartelo usare».

Insomma: gli italiani sono sempre più razionali nelle loro scelte a quattro ruote e lo dimostrano anche noleggiando sempre più vetture dei segmenti A (+11% a febbraio) e B (+21,4%). Si tratta di un minimalismo imposto dalla situazione economica che però, secondo Giulitti, ha più di un'alternati-

LA RIDUZIONE DELLA FORBICE TRA I PREZZI DI BENZINA E GASOLIO CONTINUA A NON PENALIZZARE LE DIESEL

HERTZ E L'ABITUDINE AL BREVISSIMO TERMINE

Una ripresa lieve, ma significativa. Questa la previsione del 2014 secondo Massimiliano Archiapatti, General Manager di Hertz Italia, colosso del noleggio a breve termine che si sta abituando al fenomeno del "brevissimo termine", dato che negli ultimi anni vanno forte soprattutto i contratti giornalieri e weekend.

L'orizzonte, dunque, è rosa...

Sì, a patto che si sappiano cogliere i cambiamenti delle esigenze dei clienti. Un esempio è il successo del nostro noleggio orario, che dura poche ore e risponde perfettamente a un'idea di mobilità più rapida e breve.

L'Expo di Milano potrà essere un'occasione per aumentare il vostro business?

Certamente. Potremo farci conoscere anche da chi di solito non ha familiarità con l'autonoleggio e potremo presentare nuove forme di mobilità come la flotta di auto ecologiche come la Smart elettrica.

È vero che gli utenti vogliono auto sempre più piccole?

Non sempre. Per esempio, il nostro servizio Supercars, che permette di noleggiare auto di alta gamma e sportive, sta avendo un notevole successo. In fondo chi è in vacanza vuole sempre concedersi qualche lusso. Se poi quel lusso si chiama Ferrari California, Bentley Continental Gtc, Lamborghini Gallardo Spider, Porsche Panamera Gts o Jaguar X-Kr...

Quali sono le nuove formule per attrarre clienti?

Molto richieste dai nostri clienti sono le Hertz Collections, gruppi di auto speciali prenotabili per marca e modello. Tra loro abbiamo le «collezioni» Family (auto spaziose come la nuova Fiat 500L, dedicate ai viaggi in famiglia), oppure Fun (cabrio come Fiat 500), Green (vetture ecologiche come l'elettrica smart) e Prestige (modelli di lusso per gli amanti dell'eleganza, come Audi A5 Cabrio o Audi A4 Avant).



va. «I fleet manager si rivolgono a noi proprio per avere un'accurata analisi dei chilometraggi e del tipo di utilizzo cui le auto sono destinate», dice. «Studiando questi dati e lavorando sulla scelta dei modelli e del tipo di alimentazione si riesce a far sì che le aziende si possano permettere veicoli più "importanti" che rendono più allettante l'effetto-benefit».

A proposito di alimentazione, la riduzione della forbice tra i prezzi di benzina e gasolio continua a non penalizzare le auto Diesel. «Il traffico di oggi spinge gli automobilisti a preferire vetture con motori che hanno una gran coppia, magari con il cambio automatico», dice Alberto Cestaro. «La benzina resta la preferita per le "piccole" e le top car, una fascia in cui la cavalleria a disposizione fa ancora la differenza. Metano e Gpl? Se si può scegliere se ne fa a meno volentieri, anche se la nostra A3 a metano sta suscitando molto interesse grazie anche a emissioni di CO₂ ridotte a 95 grammi per chilometro». Proprio l'anidride carbonica che esce dalle marmitte è una delle nuove frontiere lungo le quali si confronteranno

TRATTAMENTO FISCALE AUTO AZIENDALI

Le politiche fiscali per le quattro ruote aziendali in Italia e negli altri quattro principali mercati Ue

Paesi	Deducibilità	Quota ammortizzabile	Costo ammortizzabile	Defraibilità
Italia	18.076	20%	3.600	40%
Francia	18.300	100%	18.300	100%
Germania	illimitata	100%	illimitato	100%*
Gran Bretagna	18.200	100%	18.200	100%
Spagna	illimitata	100%	illimitato	100%

*50% per i professionisti e/o per casi estranei all'attività d'impresa.
Fonte: Unrae - valori in euro

nel 2014 i gestori delle flotte aziendali. Infatti, sarà per coscienza ecologica o per appagare l'occhio sociale, ma il 61% delle aziende europee dotate di flotta ha stabilito dei limiti ben precisi. A dirlo è un'indagine condotta a livello continentale da Ge Capital International, uno dei maggiori istituti mondiali attivo nella gestione delle flotte aziendali e nel mercato del noleggio a lungo termine, che sottolinea come questa percentuale nel 2008 si fermasse a quota 38%.

BUONE NUOVE DAL CAR SHARING
Ma l'ottimismo che si respira nei corridoi dell'Aniasa, che prevede per quest'anno un incremento del giro d'affari del 3-4% e un incremento delle immatricolazioni dell'8%, è dovuto anche a una tipologia di noleggio che sta letteralmente esplodendo nelle grandi città, il car sharing, ovvero il noleggio-lampo. Fino a un paio di anni fa sembrava un'utopia, oggi è una realtà talmente concreta che, per esempio, Alphabet, società del gruppo Bmw, >>

GLI INTERVISTATI

Tra le tendenze individuate dagli esperti del settore c'è una maggiore attenzione ad ambiente, costi e consumi



FABRIZIO RUGGIERO

Presidente Aniasa
«Le auto aziendali fanno emergere il lavoro nero: le riparazioni sono fatte con trasparenza»



GIANNI GIULITTI

Commercial Senior Director
Ald Automotive Italia
«Soprattutto per i giovani conta più il possesso di un'auto che la proprietà»



MARCO GIRELLI

Sales & Marketing Director
Alphabet Italia
«Il nostro punto di forza è proprio il fatto di essere multimarca»



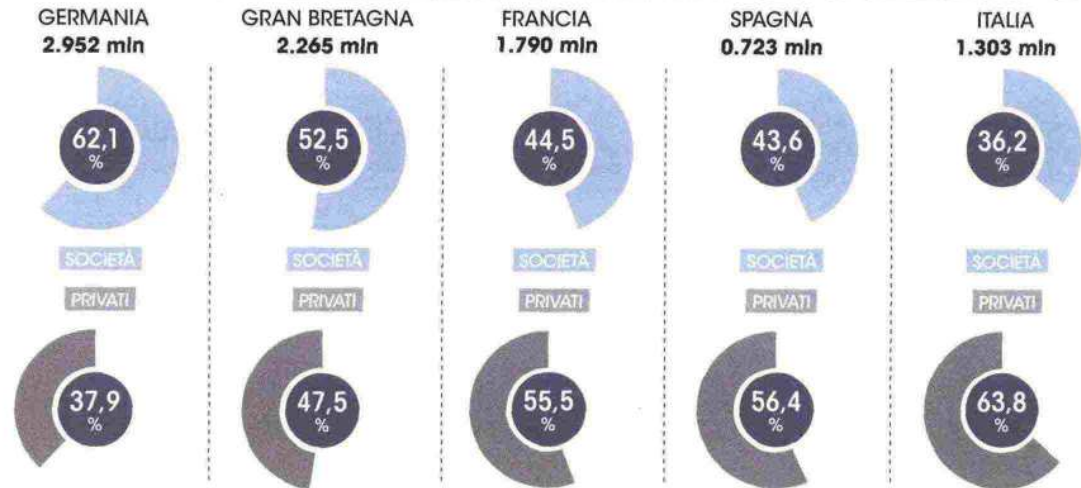
MASSIMILIANO ARCHIAPATTI

General Manager
Hertz Italia
«Bisogna saper cogliere i cambiamenti di esigenze dei clienti»

Automotive

AUTO AZIENDALI NEI CINQUE MAJOR MARKET UE - Anno 2013

Come risultato delle diverse politiche fiscali, la quota delle auto aziendali in Italia è molto più bassa rispetto alle quote degli altri quattro più importanti mercati del Vecchio continente



Fonte: Unrae - valori in euro

PER IL 61% DEI FLEET MANAGER EUROPEI IL COMPORTAMENTO DEI DRIVER RAPPRESENTA UNA PRIORITÀ ASSOLUTA

lancerà a breve AlphaCity, il suo primo modello di corporate car sharing basato sul noleggio a lungo termine. In concreto, le aziende potranno dotarsi di un piccolo parco auto in car sharing e offrire a tutti i loro collabo-

tori un servizio in grado di estendere l'ambito della mobilità aziendale a quella individuale. «Grazie alla tecnologia sarà possibile fruire di soluzioni integrate e, per esempio, utilizzare per 15 minuti

un'auto in car sharing per poi lasciarla e affittarne un'altra per quattro giorni e recarsi in un'altra città», dice Marco Girelli, Sales & Marketing Director di Alphabet Italia. La mobilità 2.0, dunque, è servita. Resta il problema dei guidatori italiani, che soprattutto quando sono al volante di un'auto non loro tendono a concedersi qualche libertà di troppo e a far salire i costi di gestione delle flotte. Ed è un problema tutt'altro che secondario: per il 61% dei fleet manager intervistati da Ge Capital International il comportamento dei driver rappresenta una priorità assoluta. «Adesso ci sono le scatole nere che con la sola presenza a bordo sul piano della sicurezza valgono più di mille prediche», conclude Giulitti. Come dire che dove non arrivano tutor, autovelox e tutta la compagnia multante c'è l'occhio della tecnologia. Che, per fortuna, può essere sfruttato solo in casi eccezionali. Senò, addio privacy...

(ha collaborato Nicole Berti di Carimate)

IL FENOMENO IBRIDE ED ELETTRICHE

Ibride ed elettriche sono un buon argomento per fingersi di green la coscienza aziendale. Ma le auto del futuro hanno ragione d'essere anche nel presente? «Per i modelli che si alimentano solo a suon di watt il vero problema sono le città italiane, che offrono ancora ben poche infrastrutture dedicate», dice Alberto Cestaro, Fleet Manager di Audi. Gli fa eco Gianni Giulitti, Commercial Senior Director di Ald Automotive Italia. «Senza incentivi dedicati, da noi le elettriche dure e pure non sono ancora del tutto competitive, mentre le ibride sono ormai affidabili anche nell'immaginario collettivo. Pensate alla Toyota e ai suoi modelli... Alcune aziende cominciano a volere l'intera flotta ibrida. Dal nostro punto di vista un problema è rappresentato dalla previsione del valore dell'usato, ma ci crediamo». Insomma: il fantascientifico +687,5% fatto segnare a febbraio dai noleggi che vanno a elettricità è figlio di piccoli numeri. «Che sono destinati a crescere molto», puntualizza Marco Girelli, Sales & Marketing Director di Alphabet in Italia, del Gruppo Bmw, la casa che ha in listino la Serie i3, la vettura che dalle batterie cava la potenza record di 170 cavalli. «Noi, per esempio, grazie al pacchetto AlphaElectric siamo in grado di offrire una proposta di noleggio a lungo termine completa di ogni servizio per le auto elettriche e una consulenza ad hoc utile per prendere decisioni legate alle infrastrutture di ricarica. Offriamo anche servizi addizionali, come il noleggio a breve di veicoli a motore endotermico da utilizzare in caso di lunghi viaggi, programmi di guida in grado di trasmettere la cultura dell'eMobility e un'applicazione per localizzare delle infrastrutture di ricarica pubbliche». Piccoli watt crescono, insomma. Ma dove sono le colonnine di ricarica e i sindacati che dovrebbero installarle?