

# AVANTI VELOCE

**DOPO UN BUON 2014 E UN OTTIMO INIZIO D'ANNO, ANCHE PER MERITO DI EXPO, IL SETTORE DEL NOLEGGIO È OTTIMISTA SULL'ANDAMENTO DEI PROSSIMI MESI. NONOSTANTE UN REGIME FISCALE SFAVOREVOLE E UNA PARADOSSALE CARENZA DI... TARGHE**  
**DI A.P. ARTEMI**

ennaio era andato bene, molto bene. Ma i tappi delle bottiglie di Champagne aspettavano a saltare: «I dati del primo mese dell'anno sono da prendere con le pinze», dice Alberto Cestaro, responsabile flotte Audi, «perché sono, almeno in parte, condizionati dalla gestione di fine anno». Poi, però, sono arrivati i rendiconti targati febbraio e i calcoli, sia pure con le cautele del caso, si sono incrociati. «Nel settore del noleggio a breve termine, in particolare, l'aumento delle immatricolazioni è stato veramente impressionante», conferma Pietro Teofilatto, direttore della sezione noleggio a lungo termine di Aniasa. «Di solito, infatti, l'immissione in flotta per la stagione turistica si verifica da marzo in poi, ma quest'anno, specialmente per l'Expo e per i positivi riscontri sul fronte tour operator, c'è stata un'accelerazione anticipata che ha portato a dislocare ben 140 mila auto in 1.600 punti di noleggio in tutta Italia».

**T**irando le somme, il noleggio pesa ormai per più del 20% nelle immatricolazioni. Soprattutto perché ha saputo rinnovare le sue offerte che, ormai, spaziano da contratti della durata di un giorno a quelli quinquennali, prevedendo >>

la consegna di veicoli nuovi, ma anche usati con percorrenze fino a 100 mila chilometri. La parola d'ordine, insomma, è «flessibilità» perché ogni azienda ha esigenze tutte sue e, al suo interno, ogni utilizzatore di un'auto ha a sua volta problemi di mobilità personalizzati. Lo sanno bene, per esempio, in casa Alphabet, la società del gruppo Bmw che si occupa di servizi di mobili-

tà e noleggio a lungo termine di veicoli multimarca: «Una formula che va forte, per esempio, è quella "auto più scoter"», conferma il Sales Director Marco Girelli.

**I**l dato sostanziale che emerge è un deciso cambiamento del rapporto degli italiani con l'automobile che li porta al lavoro o a spasso nel tempo libero. Fino a pochi anni fa il verbo che faceva rima con le quattro ruote era «possedere», oggi invece è «guidare», con i minori costi possibili. Un cambio di mentalità sicuramente imposto a suon di mazzate da multanova, autovelox, T-red e diavolerie varie. Oggi velocità e potenza non sono più valori assoluti, anzi, fattori di rischio per il portafogli. Ed ecco che le vetture offerte dalle flotte aziendali diventano appetibili anche per chi in passato ragionava solo in termini di cavalli e ottani. «Questo non significa che non si vogliano più vetture di fascia alta», chiosa Teofilat-



to. «Il fenomeno del downgrading o downsizing, cioè la preferenza di vetture di fascia più economica e con minori spese di gestione, si è ormai stabilizzato, ma gli utenti pensano più ai consumi che alle prestazioni». La riprova della razionalizzazione dei desideri a quattro ruote sta nella forte riduzione nelle flotte delle vetture appartenenti ai segmenti E e F, scese al di sotto del 10% del totale per la necessità da parte delle aziende di contenere i costi anche quando si tratta di tenersi buone le posizioni più alte.

**N**el mondo delle flotte, insomma, nulla è uguale a ieri. Ma, allora, l'auto aziendale del 2015 è un fringe benefit o uno strumento di lavoro? «Togliersi di torno tutti i pensieri relativi all'acquisto, ai costi per bollo, manutenzione e assicurazione e alla rivendita della vettura a fine vita è indubbiamente un incentivo formidabile per i dipendenti», dice Massimiliano Giotti, responsabile flotte Mazda. «In più, coi tempi che corrono, l'auto aziendale è un modo per aumentare di fatto gli stipendi e fidelizzare il personale», aggiunge Teofilatto. E siccome la coscienza verde è sempre più diffusa, un modo per far felici i collaboratori e, nello stesso tempo, dare lustro all'immagine aziendale consiste nel puntare sulle motorizzazioni alternative. Nel campo delle elettriche dure e pure spicca Alphabet, la società del gruppo Bmw che si occupa di servizi di mobilità e noleggio a lungo termine. «La i3 è ambitissima anche se non tutte le città sono pronte ad accoglierla come si conviene», dice Girelli. Se fare il pieno di watt può ancora costituire un problema, ecco le ibride, che ormai dilagano nei listini di quasi tutte le case automobilistiche con l'eccezione, per la verità, di quelle a grande tiratura che battono bandiera italiana. «La tendenza è quella del power of choice, lasciare cioè a clienti e aziende la libertà di scegliere la propulsione più adatta alla propria flotta o alla propria attività», spiega Fabrizio Quinti, Fleet, Rental & Remarketing manager di Ford Italia, che sta spingendo con veemenza la nuova Mondeo Hybrid.

**S**ta di fatto che le emissioni medie di CO<sub>2</sub> sono scese in un anno da 140 a 128 grammi/chilometro e che sono sempre più diffusi i corsi di eco-driving organizzati dalle società di noleggio. Risultati ottenuti anche in virtù degli incentivi ai veicoli a basse emissioni in atto dal 2013. «I 120 milioni di euro di stanziamento, però, potevano essere utilizzati meglio», sottolinea il direttore della sezione noleggio di Aniasa, «e le motorizzazioni alternative avrebbero superato l'attuale 5% del totale». Tornando ai dati positivi, l'80% dei veicoli è già Euro 5 o 6 e il noleggio potrebbe contribuire ulteriormente allo svecchiamento delle flotte, ma anche del parco circolante in generale, immettendo sul mercato veicoli usati che possano raggiungere le fasce di automobilisti che guidano ancora gli Euro zero.

**A**rchiviato il dato dell'aumento della durata media dei contratti, che ha raggiunto quota 43,6 mesi (merito anche dell'industria automobilistica, che presenta modelli sempre più tecnologicamente avanzati che non necessitano più di un ricambio triennale), resta l'auspicio della diminuzione delle tasse. Da tempo è stata presentata la richiesta di riportare la deducibilità delle auto aziendali dal 20 al 40%, ma la vera speranza è allinearsi a Spagna e Germania, che brillano per il loro 100%. E a chi sostiene che provvedimenti simili aprirebbero una piccola voragine nelle entrate del fisco dall'Aniasa rispondono: «Il ripristino della fiscalità ante-Fornero garantirebbe maggiore competitività alle aziende italiane, libererebbe risorse per investimenti, dando ossigeno anche al mercato dell'auto con vetture più giovani, ecologiche e sicure». Lasciando parlare i numeri, uno studio condotto dalla stessa Aniasa in collaborazione con la Luiss e presentato alla Commissione finanze della Camera dice che il ripristino della deducibilità al 40% produrrebbe due possibili scenari: il primo, prudenziale, con 20 mila immatricolazioni in più per il solo settore del noleggio, e un secondo con ben 47 mila nuove vetture. In entrambi i casi, la crescita pro-



durrebbe un beneficio netto per l'erario rispettivamente di 45 e 107 milioni di euro. Non bastassero le tasse, ecco una situazione paradossale, tutta italiana, che si protrae dal 2014: la carenza di targhe per i nuovi veicoli. «A febbraio sono state immatricolate, ma solo virtualmente, ben 5 mila auto», dice Pietro Teofilatto, «che in pratica non sono state messe su strada per la mancanza fisica della targa. Un danno per il settore e l'intera filiera pari a 250 mila euro in un solo giorno!».

Ma quali sono i modelli preferiti dalle aziende? Il podio è monopolizzato dal marchio Fiat con Panda, 500L e 500, e anche al quarto posto si piazza una creazione di quella

che una volta si definiva casa torinese, la Punto. L'orgoglio tedesco è salvato dalla Volkswagen Golf, quinta, dalla Bmw Serie 3 (settima) e dall'ottavo posto dell'Audi A4. Nella top ten resta vacante la sesta casella, occupata dalla Lancia Ypsilon, mentre nona e decima sono la Renault Clio e un'altra Volkswagen, la sempre verde Passat.

Insomma, cosa ci si aspetta dalle flotte nel 2015? «Con il segmento dei privati fermo ai livelli degli anni '70, il noleggio ha sostenuto il mercato auto, immatricolando un'auto su cinque», dice Teofilatto. «Secondo le nostre stime il settore ha chiuso il 2014 con un fatturato in crescita dell'1,4% e solo per le attività di noleggio a lungo termine si configu-

ra un bilancio superiore ai 4 miliardi di euro. Il comparto del long term ha registrato un forte aumento di immatricolato (+24%). Ci attendiamo sostanzialmente un 2015 in linea con lo scorso anno e sono certo che gli operatori del noleggio saranno pronti a fare la propria parte nel sostegno alle esigenze di mobilità aziendale e turistica».



(ha collaborato Nicole Berti di Carimate)

**IL FENOMENO DEL DOWNSIZING SI È ORMAI STABILIZZATO, MA GLI UTENTI PENSANO PIÙ AI CONSUMI CHE ALLE PRESTAZIONI**

**IN UN ANNO LE EMISSIONI MEDIE DI CO<sub>2</sub> SONO SCESE DA 140 A 128 G/KM E SI STANNO DIFFONDENDO I CORSI DI ECO DRIVIN**

**IL RIPRISTINO DELLA DEDUCIBILITÀ AL 40% PRODURREBBE TRA LE 20 MILA E LE 47 MILA NUOVE IMMATRICOLAZIONI PER IL NOLEGGIO**

**IL SETTORE HA CHIUSO IL 2014 CON UN +1,4% E QUEST'ANNO SI PREVEDE IN LINEA CON IL PRECEDENTE**

