

L'alternativa Il noleggio di lungo termine comincia a piacere alle Pmi

# Il sorpasso

## Presenza a tempo guida il mercato

Il rinnovo del parco-vetture va in controtendenza  
A febbraio nuove immatricolazioni a +36 per cento

DI CORINNA DE CESARE

**C**i pensa la flotta aziendale a premere l'acceleratore sul mercato automobilistico italiano. Mentre il ministero dei Trasporti ha comunicato per il mese scorso, una nuova flessione del settore auto (che dopo il pesante -20,7 per cento di gennaio ha registrato un altro -20,5 per cento) i veicoli aziendali continuano ad aumentare. A febbraio sono state registrate 51.201 nuove unità, cioè +36 per cento, con un'incidenza sul mercato passata dal 17,7 per cento del febbraio 2010 al 29,7 per cento dello stesso mese di quest'anno.

### Che ripresa

«Gli acquisti delle fami-

**I**n Italia è forte il senso di proprietà. Ma le aziende apprezzano sempre di più i vantaggi del noleggio

glie sono in calo ma quelle delle aziende cominciano a riprendersi — spiega Gian Primo Quagliano, presidente di Econometrica, società che opera nel settore degli studi sul mercato dell'auto —, segno che qualcosa sta cambiando. Già nel 2010 le immatricolazioni a imprese giuridiche erano cresciute del 13 per cento, anche se dai dati complessivi bisognerebbe sottrarre i chilometri zero. È certo che oggi siamo oltre, grazie soprattutto al noleggio».

E così, se nei primi due mesi del 2011, secondo le elaborazioni diffuse dall'Unrae, le immatricolazioni a privati hanno subito un calo del 32 per cento, quelle di auto aziendali si sono impennate del 33 per cento. Come mai? Il forte incremento del primo bimestre del 2011 è dovuto, spiegano gli esperti, sì all'aumento delle im-

matricolazioni di vetture da parte di imprese per uso proprio, ma anche grazie alle società che esercitano il noleggio. In particolare le prime sono aumentate del 25 per cento, mentre le seconde sono cresciute addirittura del 43 per cento.

### Sviluppo fisiologico

«Definirlo boom è un po' eccessivo — precisa Paolo Aghinolfi, presidente di Aniasa, l'associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici di Confindustria —. È uno sviluppo fisiologico, il noleggio ha avuto difficoltà ad affermarsi qui da noi per il senso di proprietà ancora molto diffuso in Italia. Ma le aziende stanno cominciando a svegliarsi».

Comprese le piccole e medie imprese: «Diciamo che per noi è una frontiera ancora da conquistare — puntualizza Maurizio Ceci, presidente e amministratore delegato di Alphabet Italia, la società del gruppo Bmw che fornisce alle aziende servizi di gestione e noleggio a lungo termine — ma le piccole aziende sono anticipatori di tendenze, hanno sofferto la crisi prima degli altri e ora ripartono in anticipo. Spesso per le flotte aziendali le pmi ricorrono a soluzioni più diffuse come il leasing o l'acquisto, ma qualcosa sta cambiando».

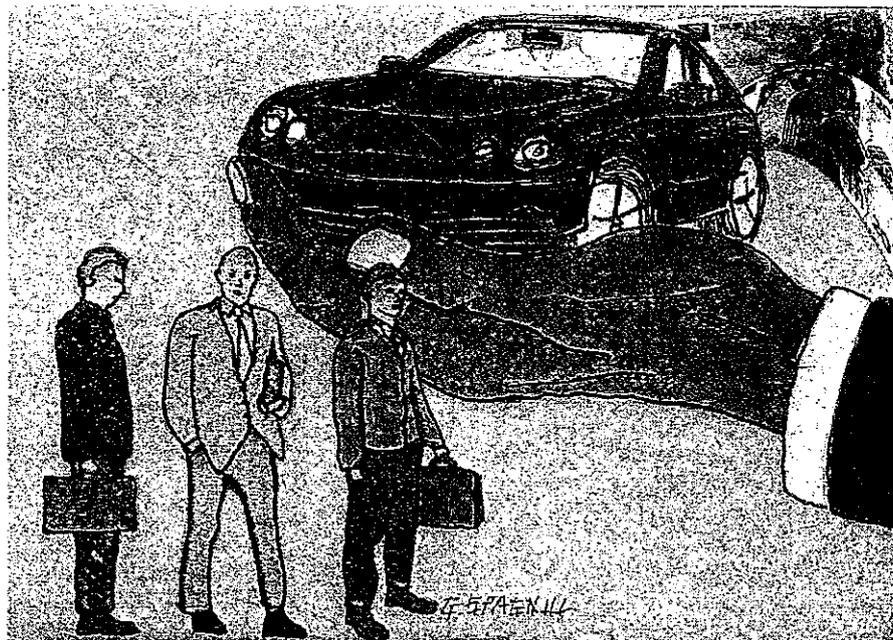


In carica Paolo Aghinolfi, nuovo presidente Aniasa

Tant'è che la stessa Alphabet ha registrato nei primi mesi del 2011, una crescita del noleggio dell'8 per cento per le grandi aziende ma del 12 per cento per le pmi.

### Recupero

La ripresa del comparto flotte aziendali deriva anche da un atteggiamento diffuso nel 2009: «Quando c'è stato il picco della congiuntura — spiega Quagliano — sono stati fortemente compressi gli acquisti dei veicoli da parte delle aziende (-27,97 per cento), la maggior parte degli operatori economici ha rimandato la sostituzione delle auto. Ma la scelta si è rivelata antieconomica, ha comportato maggiori costi di manutenzione e un deprezzamento dei veicoli. Con la ripresa dell'economia attualmente in atto le imprese stanno avviando le sostituzioni rinviata».



Cambiando anche la tipologia di mezzo: si preferiscono utilitarie, macchine a diesel o gpl.

«Oggi in azienda tutta la catena della responsabilità sociale viene rispettata — conferma Ghinolfi — anche sulla flotta, dove si preferisce rispetto al passato un segmento più

basso: dalla monovolume fino al massimo la berlina station wagon».

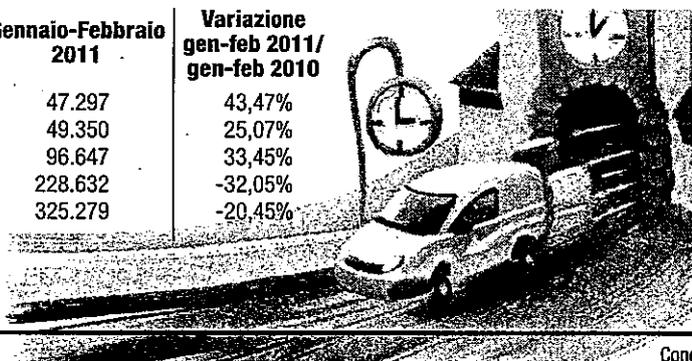
Il minimo comune denominatore è dunque il risparmio, ma senza compromettere le esigenze di operatività. Infatti nel corso del 2011 l'andamento positivo del settore flotte aziendali dovrebbe

proseguire, con un incremento valutato intorno al 5%.

È proprio il caso di dire che, nonostante gli ultimi slanci evidenziati in questi primi due mesi dell'anno, il comparto deve fare ancora un po' di strada.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Acquirente	2010	Variazione 2010/2009	Gennaio-Febbraio 2011	Variazione gen-feb 2011/ gen-feb 2010
Società di noleggio	259.683	9,3%	47.297	43,47%
Altre imprese e società	293.968	16,52%	49.350	25,07%
Totale imprese e società	553.651	13,01%	96.647	33,45%
Privati	1.406.631	-15,75%	228.632	-32,05%
Totale mercato	1.960.282	-9,22%	325.279	-20,45%



Fonte: elaborazione Centro Studi Auto Aziendali su dati Unrae

Cont

**Rivoluzioni** Entro nove anni il 20 per cento delle vetture non inquinerà

# Ambiente La nostra flotta?

## La vogliamo sempre più verde

Dalle aziende pubbliche e private una spinta ecosostenibile  
Il problema dei rifornimenti e l'onerosità attuale delle tariffe

DI SIMONE FANTI

**I**nnovazione e tecnologia. Il binomio vincente per combattere l'inquinamento, ridurre i costi e abbattere i consumi. Anche l'autonoleggio a lungo termine si fa più ambientalista. Lo dicono i numeri. «Nel 2010 le vetture ad alimentazione alternata (metano e gas, ibridi ed elettriche) presenti nelle flotte aziendali sono raddoppiate rispetto al 2008, passando dal 2% al 4 per cento», spiega Pietro Teofilatto, direttore di Aniasa, l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici.

### Obiettivo 2020

«Se si considerano i modelli che rispettano le norme europee più stringenti (Euro 5 e 6) — proseguono — la quota sale al 20% del mercato nel 2010». «I limiti imposti dalla Ue alle emissioni di CO2 stanno orientando le scelte delle aziende clienti», commenta Gianluca Soma, alla guida di Aid International, società del gruppo Société Générale che gestisce, nel mondo, una flotta di 787 mila veicoli. «Le società sviluppano una sensibilità ambientale sempre più

accesa, senza però abbandonare le priorità di *saving*». L'obiettivo è fissato: «entro il 2020, il 20% del parco auto sarà ecologico: il 10% a gas, il 6% ibrido e il 3% elettrico», chiusa 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 a 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» conclude Teofilatto.

### Trend in crescita

Ma la via è aperta. Il trend della auto verdi è confermato dal Barometro 2010 delle flotte aziendali di Arval, società del gruppo Bnp Paribas che in Italia gestisce 134 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 in-

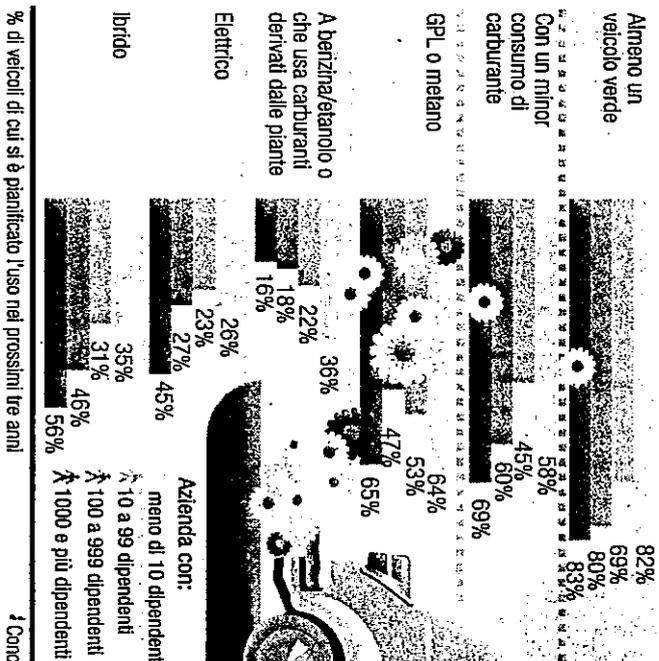
tensione di noleggiare almeno un veicolo a basso impatto ambientale. Di questo campione il 57% pensa a una vettura con motori tradizionali ma con tecnologia a basso consumo, il 63% al gas, il 35% a benzina o etanolo derivati dalle piante, il 26% all'elettrico, il 35% all'ibrido (il questionario era a risposta multipla, ndr).

### Problemi di rete

Ma quali sono i problemi che rallentano le diffusioni di comportamenti eco-compatibili? Uno dei limiti è la scarsa e disomogenea diffusione dei distributori di rifornimento come conferma Paolo Ghinolfi ad Arval e presidente di Aniasa. «È necessario aprire tavoli di discussione a livello nazionale — spiega —. Se per esempio le amministrazioni pubbliche e le aziende come Poste, Telecom si volessero all'elettrico e installassero stazioni di ricarica fuori dai loro uffici avremmo una rete di distributori capillarmente sparsa in tutta Italia». L'altro problema sono i costi elevati delle vetture ri-spettose dell'ambiente come spiega Andrea Sallustio, responsabile della struttura di gestione dei servizi Rai: «stiamo rinnovando la

## Chi ci crede di più

Le preferenze aziendali a seconda delle dimensioni



flotta dei veicoli, ma abbiamo incontrato una criticità. Il noleggio di un'auto a metano è più oneroso rispetto ai veicoli tradizionali. Certo se si somma il costo del carburante con quello del noleggio, queste auto poi tornano a essere competitive». «Costi di acquisto e gestione e autonomia ridotta, veri talloni d'Achille dell'elettrico — spiega Giovanni Giulitti, direttore commerciale Retail di Aid Autonomie Italia — nel tempo verranno superati. Siamo già al lavoro con le case automobilistiche per abbassare i prezzi».

Chi punta sull'amministrazione pubblica è Car Server, sempre più protagonista del comparto con un incremento di flotta del

23,9% per un totale di 17.750 mezzi che cresceranno fino a 20.500 unità nel 2011. «Abbiamo intenzione di rafforzare gli investimenti in materia di eco-sostenibilità — commenta il presidente Agostino Alfano, — fornendo servizi mirati agli enti pubblici. Siamo, poi, al lavoro per accrescere nuove competenze nel settore del noleggio di automezzi pesanti e allestiti».

Un'altra *best practice* viene dall'americana General Electric (Ge), che ha deciso di convertire all'elettrico la metà dei 30 mila veicoli a livello mondiale acquistando inizialmente 12 mila auto ibride come la Chevrolet Volt.