



Osservatorio Autonoleggio

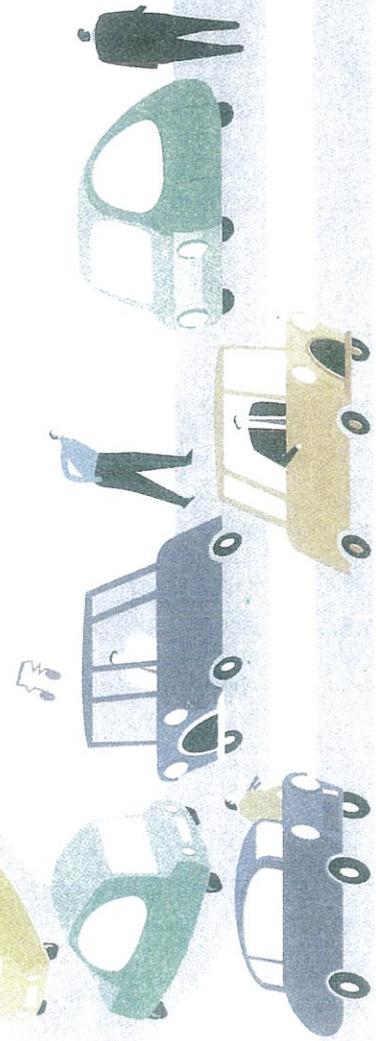
	2011	2010	Variazione %
• Fatturato (mln)	5.030	4.920	2,2
• Flotta Circolante	678.373	662.614	2,4
<i>breve termine</i>	154.213	149.196	3,4
<i>lungo termine</i>	524.160	513.418	2,1
• Immatricolazioni	302.332	269.324	12,3
• Addetti diretti	7.320	7.094	3,2

Fonte: elaborazioni ANIASA su dati Ministero Trasporti/Unrae



	I trim. 2012	I trim. 2011	Variazione %
• Fatturato (in mln €)	1.420	1.424	-0,3
• Flotta circolante	603.500	604.710	-0,2
<i>breve termine</i>	85.500	91.500	-7,0
<i>lungo termine</i>	518.000	514.000	1,0
• Immatricolazioni	70.242	88.301	-20,5
• Addetti diretti	7.335	7.100	3,3

S. Franchino



	Gennaio - Aprile 2012	Gennaio - Aprile 2011	Variazione percentuale	Incidenza su mercato 2012	Incidenza su mercato 2011
• Flotte aziendali	190.270	216.886	-12,30	35,20%	32,00%
di cui					
• Noleggio	98.534	111.317	-11,48	18,24%	16,46%
• Società/Leasing	91.736	105.569	-13,10	16,98%	15,61%

Trend Il settore del noleggio archivia un 2011 positivo (+2,2%) ma il 2012 è già in salita. E potrebbe arrivare una stretta fiscale...

Auto Ora si fa rotta sul pubblico

Ghinolfi (Aniasa): risparmi del 30% se la flotta statale e locale venisse venduta e poi gestita dai privati

DI GIULIA MESSANA

Il noleggio veicoli chiude il 2011 in crescita, ma guarda al 2012 con preoccupazione. Nel primo trimestre dell'anno si sono fatte sentire le prime avvisaglie di crisi e il segnale non è bello non solo per le società che operano nel settore, ma per il mercato in generale, visto che è il comparto dell'auto aziendale — a fronte di un calo dei consumi privati — a sostenere le vendite di quattro ruote in Italia.

Tra il 2001 e il 2011 l'industria del noleggio ha registrato un forte sviluppo che l'ha portata nel decennio da 600 milioni a oltre 5 miliardi di euro di fatturato e da una flotta di 250.000 a quasi 680.000 veicoli gestiti. In base ai dati presentati il 10 maggio dall'Aniasa, l'associazione di categoria, emerge un 2011 positivo su tutti i principali indicatori di riferimento, cosa che non si verificava dal 2008, anno di massimo sviluppo per il comparto: il fatturato ha toccato i 5.030 milioni di euro (+2,2% rispetto al 2010) e le immatricolazioni hanno superato la quota record di 300 mila unità.

Il sostegno

Numero che ha fatto dichiarare all'Aniasa: «In un contesto automobilistico in gravissima crisi (-9% nel 2010, -11% nel 2011 e con prospettive di un -18% nel 2012) si evidenzia, ancora una volta, la funzione di prezioso sostegno al mercato delle quattro ruote espletata dal comparto dell'auto aziendale e, in particolare modo dal noleggio, senza i cui volumi di immatricolazione (+30% nel 2010 e +12,3% lo scorso anno), la situazione sarebbe ancora più drammatica per tutti gli operatori della fi-

liera». Da non trascurare il dato sull'occupazione, perché qui gli addetti continuano a crescere: +3,2% l'anno scorso.

Partenza frenata

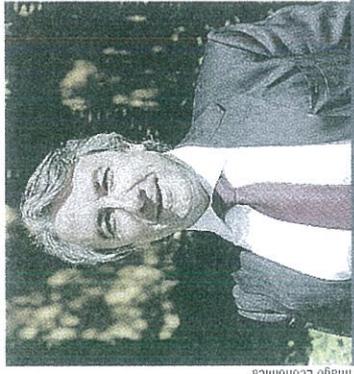
Il 2012, però, sembra avere un'altra faccia. Nei primi tre mesi dell'anno in corso anche il settore del noleggio veicoli ha cominciato a vedere il segno meno. Il fatturato complessivo rispetto al primo trimestre 2011 è sceso dello 0,3% a 1.420 milioni di euro, le immatricolazioni sono crollate del 20,5% a 70.242 auto, per colpa soprattutto del noleggio a breve termine (-39% su anno), mentre il lungo termine sflette del 4%. Un dato che prelude a un bilancio 2012 dell'automotive ancora più difficile. «Il calo delle immatricolazioni — spiega il presidente di

Aniasa Paolo Ghinolfi — è da imputare largamente allo scoppio delle bisarche, ma per il futuro i punti interrogativi sono legati alla fiscalità. Nei prossimi mesi gli indici del no-

stro settore potrebbero ulteriormente contrarsi a causa della nuova stretta fiscale sull'auto aziendale paventata dal governo, che intende trovare proprio in questo ambito par-

te delle risorse necessarie a coprire i costi della riforma sul lavoro».

L'articolo 71 del disegno di legge indica che, in caso di bisogno, a partire dal 2013 l'Iva potrà essere recuperata soltanto al 27,5% al posto dell'attuale 40% e dai bilanci il costo dell'auto potrà essere scaricato al 70% dall'attuale 90 per cento. Per le aziende clienti dell'industria del noleggio questo comporterebbe un impatto in termini di maggiori tasse (questo il governo preferiva, infatti, come maggior gettito fiscale) pari a 801 milioni l'anno prossimo e 1.057 milioni nel 2014 e nel 2015. «È illogico in questo momento dove già le aziende soffrono — lamenta Ghinolfi —, inoltre la fiscalità italiana sul noleggio auto è la più severa d'Europa



Ideae Paolo Ghinolfi, alla guida di Aniasa

È assurdo che i costi del pacchetto lavoro vengano coperti inasprendo le tasse sulle auto aziendali

e non si capisce perché lo Stato intenda attingere risorse per il lavoro da un settore completamente diverso». L'Aniasa spera in un ravvedimento.

Ma proprio in un rapporto più proficuo con lo Stato Ghinolfi vede la possibilità di rilancio del settore del noleggio. «Le opportunità sono nelle flotte pubbliche — spiega —. Noi riteniamo che se la pubblica amministrazione dissemettesse l'immenso parco macchine in proprietà fatto da circa 90 mila auto e passasse al noleggio con 60 mila veicoli avrebbe notevoli risparmi».

Tra vendita delle auto in proprietà e riduzione dei costi di gestione del 15% con le auto noleggate, la pubblica amministrazione — calcola l'Aniasa — potrebbe risparmiare il 30%. «Per dare un'idea dei costi, il canone medio è di 600 euro al mese, che comprende oltre all'auto anche assicurazione casco incendio e furto, manutenzione, cambio gomme e assistenza stradale».

di RENZO DI NERI/ATA



L'analisi I dati positivi del lungo termine. Le scelte dei costruttori

Furgoni La crescita è qui Così cambia il trasporto

Il segmento nel 2011 ha aumentato i volumi dell'83 per cento
Sul fronte acquisti è l'industria a sostituirsi al sistema bancario

DI SIMONE FANTI

Un sforzo del sistema bancario a riaprire le linee di credito e l'invito alle istituzioni di intervenire con incentivi: queste richieste delle principali associazioni che rappresentano la flotta *automotive* dei veicoli commerciali. Si perché sono due i principali freni al settore: il timore per il futuro e l'assenza di liquidità. In particolare quest'ultimo si evince dal *trend* che vede il forte incremento nel 2011 del settore noleggio a lungo termine che ha visto la tipologia furgoni crescere dell'83 per cento rispetto allo stesso periodo del 2010.

Il peso del rinnovo

«Sono stati consegnati quasi 40 mila veicoli che rappresentano il 21,3% dell'immatricolato destinato al noleggio — spiega Pietro Testafatto, direttore noleggio al lungo termine Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici) —. Di questi, 26 mila sono *van* e 13 mila tur-

gioni. Sorprende la *performance* dei mezzi di peso compreso tra 3,5 e le 6 tonnellate che nel giro di un anno sono passati da circa un centinaio a oltre mille». Questi dati però non devono trarre in inganno infatti l'immissione di un numero così elevato di veicoli va messo in relazione sia al rinnovo delle grandi flotte di Poste, Enel e Telecom della prima metà del 2011, sia al termine di contratti prolungati durante la prima fase della crisi. Infatti già nel primo trimestre del 2012 la rotta si è invertita e si registra una flessione del 7% rispetto al 2011. Nel nolo a breve termine nel 2011 la cresci-

77 IL NUMERO

120

60000 VEICOLI LEGGERI
Saranno immatricolati nel 2012, contro i 170 mila del 2011



L'istantanea

I principali dati del settore

	2011	2010	2011	2010
Fatturato	65.541.753	64.568.010	Flotta media	6.581
Giorni noleggio	1.515.349	1.477.808	Immatricolazioni	4.842
Prezzo medio per noleggio	216	205	Valore medio immatricolazioni	17.713
				16.791

Così le immatricolazioni

Tipo	2011		2010		Var. % 2011/2010
	Unità	%	Unità	%	
Veiture	144.957	78,4%	121.267	84,4%	
Furgoni	39.475	21,3%	21.553	15,0%	+83%
Altro*	521	0,3%	776	0,5%	
Totale	184.953	100,0%	143.597	100,0%	+29%

*Sono considerati nolo, mezzi speciali, ecc.

Fonte: elaborazione CorriereEconomia

RP/Prin

scenderanno in strada a fine mese con un lungo sciopero. Ripetendo di fatto il blocco delle merci di un paio di mesi fa. «La situazione non è migliore in Europa — chiosa il presidente Aniasa (Associazione nazionale filiera industrie automobilistiche), Roberto Vavassori — a parte la Germania dove il mercato è stabile, negli altri Paesi, a marzo, il crollo è a doppia cifra».

La frenata dei ricambi

Sorprendentemente a fermarsi è anche il settore dei ricambi che è sempre stato considerato anticiclico: non venendo sostituito, il gruppo Fiat — in questo difficile scenario — comunicano

che la maggiore necessità di riparazioni. Ma non nel 2012. «Un altro segno dell'assenza di liquidità spendibile. E necessario riattivare il circolo del credito — prosegue Vavassori — e dare fiato al mercato con incentivi mirati e bilanciati in maniera che le uscite siano compensate dall'Iva e dalle tasse sul nuovo».

Così tocca alle aziende farsi carico di oneri tipici del sistema creditizio. La conferma arriva dal principale *player* italiana del gruppo Fiat: «In questo difficile scenario — comunicano

da Fiat Professional — l'azienda ha scelto di essere più vicina alle esigenze dei clienti attraverso l'offerta di alimentazioni alternative (metano) per un sensibile risparmio nei costi di gestione, attraverso la commercializzazione di nuovi prodotti (Doblo Work Up, Doblo Cargo XL) per consentire, a costi inferiori, livelli di carico tipici di segmenti superiori. Inoltre per incentivare gli acquirenti sono state ideate proposte finanziarie flessibili e a condizioni agevolate per venire incontro alla limitata liquidità del mercato».