



Osservatorio Flotte aziendali

Trend Il comparto ha tenuto. L'afflusso di turisti stranieri ha trainato il «breve termine»

Noleggio Slalom nella crisi: superato il muro dei 5 miliardi

Nei primi nove mesi dell'anno fatturato salito dell'1,6%
Parco auto rinnovato. E i contratti si allungano un po'

DI SIMONE FANTI

Obiiettivo quasi centrato. Il settore del noleggio a breve e lungo termine si appresta a chiudere il 2013 con oltre 5 miliardi di euro di fatturato. «Un vero successo se si considera la congiuntura dell'automotive che si presenta ancora molto oscura e non consente di fare previsioni per i prossimi anni — chiosa Pietro Teofilatto, direttore della sezione Noleggio a lungo termine di Aniasa (l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici) —. In attesa di più rosei spiragli, il noleggio, però, si distingue per il suo stato di buona salute».

Statistiche

I recentissimi dati del terzo trimestre 2013 vedono il noleggio registrare un aumento consolidato del 2,2% (mentre se si considerano tutti i nove mesi del 2013 la crescita cala a 1,6% sommando lungo e breve termine). Resta stabile il numero degli operatori, circa 2.800 unità, e della flotta, anch'essa salda sulle 668 mila unità.

«Le prospettive sono buone anche per il 2014 per il rinnovo di importanti flotte — annuncia Paolo Ghinolfi, presidente Aniasa —. Nella perdurante grave crisi dell'automotive e con una pressione fiscale da "depressione", il noleggio è riuscito a mantenere la sua pole position, immatricolando il 18,5% del mercato nazionale».

Scendendo i due segmenti del mercato si assiste a una ripresa, grazie all'alta concentrazione dei flussi turistici nel periodo estivo. In pratica si tratta del contributo del noleggio a breve termine che ha superato la flessione dello scorso anno determinata dalla riduzione delle attività di business

travel. «Nel corso dell'ultimo biennio i player che operano in quel comparto hanno rimodulato la propria flotta — spiega Teofilatto — improntando alla massima distribuzione su tutto il territorio italiano e adeguandola alle esigenze più diversificate della clientela. Questo ha consentito anche la sostituzione dei veicoli esausti».

Stabilità

Le nuove immatricolazioni sono ora diventate sostanzialmente stabili (circa 80 mila unità, +0,1% rispetto ai primi nove mesi del 2012), così come la flotta media, che nel terzo trimestre raggiunge il picco (140 mila veicoli tra auto e furgoni -0,3% rispetto allo stesso periodo dell'anno passato). Crescono il fatturato, che si assesta nei nove mesi del 2013 intorno agli 865 milioni di euro (+2,1%), e il numero di giorni di noleggio, (23 milioni, +0,2%).

Sul fronte del noleggio a lungo termine, «complice la perdurante incertezza politica ed economica nonché l'alternanza degli indici di fiducia — commenta il responsabile di Aniasa — le aziende clienti hanno preferito continuare a concordare proroghe dei contratti in essere, così come era già avvenuto nel 2012». Un dato evidenziato dai numeri: tra gennaio e ot-

tobre 2013, una crescita del fatturato (3,8 miliardi +2,3%), la riduzione delle immatricolazioni (tra auto e furgoni in media il calo è del 13,7%, pari a circa 18 mila unità), mentre rimane pressoché stabile il numero dei veicoli circolanti (529 mila).

«Un fenomeno che mostra chiaramente l'allungamento della durata dei contratti, ora sempre più vicina ad una media di 44-45 mesi — illustra Teofilatto —. Sembra che, infine, assorbite le riduzioni delle misure sulla deducibilità dei costi, stabilite dalla Riforma Fornero e dalla Legge di stabilità del 2012».

Se l'analisi si sposta sui player, nell'arco di pochi anni, si è assistito a un cambio nelle formule contrattuali: «Sono state riviste — prosegue il direttore noleggio a lungo termine —. La clientela è stata costantemente convinta ad utilizzare la locazione come strumento di contenimento del Total cost of ownership (il costo totale di possesso ndr) ed è stata aumentata la flessibilità nell'offerta dei servizi aggiuntivi». In questo contesto ha assunto particolare rilievo nelle policy aziendali il fattore ecologico, con una decisa preferenza verso veicoli di minor consumo, dimensioni (e costo complessivo) e minor impatto ambientale. «Dalle rilevazioni trimestrali Aniasa riguardanti il livello di emissioni della flotta in noleggio a lungo termine risulta, infatti, una costante riduzione di emissioni inquinanti, passate da 138,8 g/Km di inizio 2012 a 133,2 g/km a fine settembre scorso — conclude Teofilatto —. Si continuano a preferire motorizzazioni diesel (85% della flotta) e crescono quelle iper-ecologiche, che hanno superato il 2% tra metano, Gpl, ibride ed elettriche, con un trend in notevole aumento».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli operatori sono 2.800 e la flotta conta 668 mila unità



Aniasa Paolo Ghinolfi

Il business

Il settore del noleggio veicoli. Primi 9 mesi 2013 e confronti con l'anno precedente. Dati in migliaia

	Gen./set. 2013	Gen./set. 2012	Variazioni
Fatturato (noleggio*)	4.678.000	4.605.000	1,6%
Immatricolazioni	190,2	207,6	-8,4%
Flotta	668,6	668	0,1%

(*) breve e lungo termine

Sempre più verdi

Come si stanno riducendo le emissioni di CO2 delle vetture facenti parte di flotte aziendali. Dati in grammi per chilometro



3,8
miliardi

il fatturato dei primi 9 mesi del 2013 del noleggio a lungo termine. Più 2,3% sul 2012

23
milioni

i giorni complessivi di noleggio nei primi 9 mesi del 2013 nel settore del breve termine



rent

Fonte: Aniasa



Bilanci Le auto aziendali penalizzate dalle tasse e dall'aver trascurato le piccole imprese

Mercati Ripresa in tutta Europa Soltanto l'Italia resta al palo

Segni di ottimismo in 22 Paesi della Ue. Il peso delle immatricolazioni del settore arriva al 62% in Germania e al 49% in Spagna. Mentre da noi...

DI PAOLO LORENZI

Il mercato europeo dell'auto dà segni evidenti di ripresa. Su 27 Paesi dell'area euro, 22 di loro hanno spinto le immatricolazioni verso l'alto nel mese di ottobre.

Tra i grandi, solo l'Italia resta al palo. È una situazione che si riflette a cascata su tutti i canali di vendita. Flotte incluse. Quelle aziendali lasciano sul terreno una perdita del 5,87% nei primi 11 mesi (meglio che a ottobre), quelle del noleggio accusano una flessione del 7,98%, in leggera ripresa sul 2012.

L'intero comparto soffre e il confronto con i principali Paesi europei è negativo. Nei mercati principali il peso delle flotte è decisamente superiore. E non da oggi. In Germania rappresentavano una quota del 62% alla data dell'ultima comparazione, nel Regno Unito il 55%, in Spagna il 49% e in Francia il 43%. Il nostro Paese si è attestato al 36%, ben distante dalla media di riferimento.

L'andamento delle vendite del 2013 non lascia però intravedere un'inversione di tendenza.

Su e giù

In Inghilterra la ripresa economica ha trainato tutto il settore «automotive», in crescita costante da 20 mesi. I primi dieci mesi del 2013 hanno rafforzato il trend positivo anche nel settore business con le flotte in aumento del 4,4%. Ma l'ottimismo sembra diffondersi un po' ovunque nel resto d'Europa. Nonostante il segno negativo dei primi dieci mesi, il noleggio ha registrato a ottobre un'impennata del 2,9% in Francia, dove anche le società mantengono un buon passo (+9%) da inizio anno. La Spagna, uno dei mercati automobilistici più vitali grazie agli incentivi statali, resta stabile.

La crescita delle flotte aziendali è considerata indicativa di quel rilancio dell'economia, ancora da quantificare, che inizia a diffondersi nei principali paesi dell'Unione. Solo l'Italia non può ancora unirsi ai festeggiamenti. Anzi, facendo le dovute considerazioni, la distanza dagli altri potrebbe addirittura accentuarsi. «Il 36% rappresentato dalle flotte italiane è sicuramente dovuto al crollo del mercato privato — sostiene Gian

Primo Quagliano del Centro studi Promotor —. Nel periodo pre-crisi l'incidenza era inferiore e in tempi normali dovrebbe stare intorno al 25%».

Il fattore fiscale

Siamo molto distanti dagli altri mercati europei, secondo l'analista bolognese, perché scontiamo un diverso regime fiscale. «Il settore delle flotte è penalizzato dalle tasse, nonostante da più parti se ne riconosca l'utilità», continua Quagliano.

L'associazione degli operatori del noleggio, Aniasa, è molto precisa nell'indicare il peso diverso della fiscalità. Nel suo rapporto si legge: «In Italia la deducibilità è scesa dal 40% al 20% (la legge Fornero l'aveva già abbassata al 27,5%), mentre in ambito Ue arriva al 100%. Per di più, le soglie di deducibilità per le auto utilizzate da imprese e professionisti sono ferme al 1997 e non sono mai state rivalutate degli indici Istat come legislativamente previsto. Inoltre, l'Iva nel nostro Paese è detraibile solo al 40%, mentre nei maggiori Paesi Eu siamo al 100% di detraibilità». Così mentre il resto dell'Europa tende a crescere,

soprattutto al Nord, l'Italia sconta percentuali negative pesanti. «Ma è tutta la zona meridionale dell'euro a soffrire — fa notare Gian Primo Quagliano —, tranne la Spagna che in questo periodo beneficia degli incentivi statali». Non solo tasse però. L'Italia sconta anche una mentalità arretrata che ha cominciato a modificarsi da poco tempo.

Pmi

«All'estero il noleggio è più diffuso a tutti i livelli commerciali — spiega Maurizio Ambrosino, Corporate e fleet sales director di Bmw Italia —. Ma l'altra ragione del nostro ritardo è di natura strategica. In Italia abbiamo trascurato a lungo le piccole e medie imprese che hanno privilegiato il leasing per le loro flotte aziendali». Il piccolo imprenditore ha però cominciato a muoversi in uno scenario diverso. «Da qualche anno stiamo puntando su di lui con politiche di sostegno personalizzate che danno ottimi frutti», conclude Ambrosino. E i risultati iniziano a vedersi: il trend, per quanto negativo, è migliore rispetto a tutto il comparto auto.

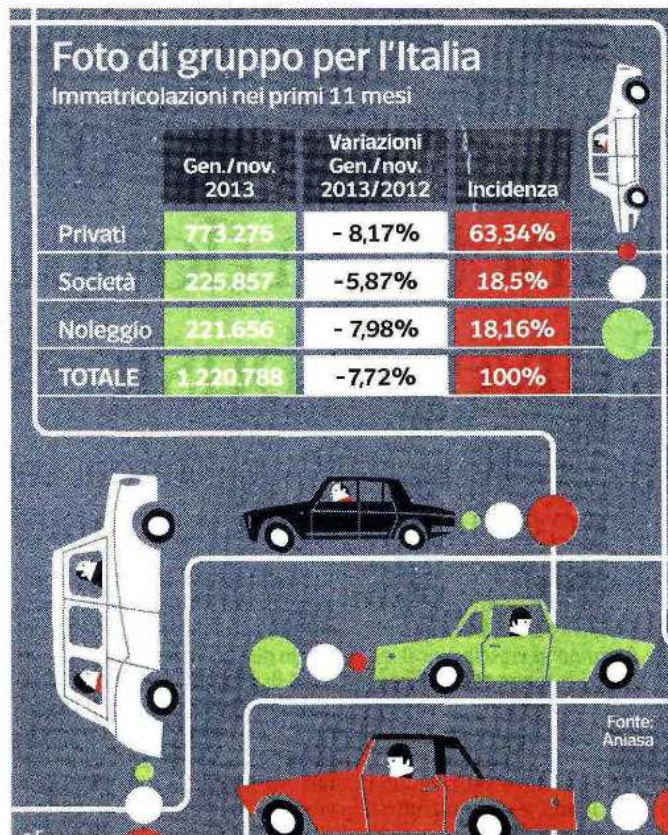
In Italia

20%

Deducibilità fiscale

Questo è l'attuale sconto per il noleggio nel nostro Paese mentre in ambito europeo si arriva anche al 100%





Tendenze

In famiglia scocca l'ora dei veicoli condivisi

Car sharing e rinuncia alla vettura di proprietà si diffondono anche tra i privati

Poche migliaia di auto all'anno. Una goccia nel mare del noleggio a lungo termine che muove un mercato di 165 mila veicoli. Ma i privati che rinunciano all'auto propria a favore di quella in locazione sono in aumento. «Per ora rappresentano una nicchia, non più dell'1 per cento del mercato — spiega Pietro Teofilatto, direttore della sezione noleggio a lungo termine dell'Aniasa, l'associazione dei noleggiatori italiani —, ma ci sono grandi potenzialità di crescita».

Le aziende del settore hanno subito intercettato la domanda di quegli automobilisti stanchi dei folli costi di gestione dell'autovettura, della perdita di valore dell'usato e in generale di una fiscalità esagerata. Le formule proposte seguono più o meno un unico copione: i contratti di locazione coprono tutti i costi vivi dell'auto in cambio di un canone mensile, variabile a seconda dei modelli.

«La durata media arriva a tre anni — continua Teofilatto — dopodiché l'auto perde

di valore e convenienza». Il cliente ha tutto l'interesse a cambiare modello con frequenza mentre le società di noleggio possono riciclare con più facilità sul mercato dell'usato veicoli ancora appetibili.

Non è un campo esente da rischi. Il privato non offre le garanzie di una società. «Si sono verificati casi di appropriazione indebita — spiega Teofilatto — qualcuno non ha pagato le rate. O peggio è scappato con l'auto». I furti sono più frequenti di quanto si creda. Il settore del noleggio ne denuncia 3.200 l'anno, per un valore di 32 milioni di euro. Ecco perché il mercato cresce piano, tra i timori e le necessarie cautele degli operatori. Ma ad ogni modo cresce, perché la cultura dell'automobile sta lentamente cambiando.

Gli studi di settore indicano una nuova tendenza. Vuoi per la crisi che ha ridotto il potere di spesa degli italiani, vuoi per le maggiori difficoltà di ricorrere al credito per finanziare l'acquisto dell'auto, o per il rapido deprezzamento del nuovo, fatto sta che la pro-

prietà ha perso un po' d'interesse.

È un dato confermato dal fenomeno del *car sharing* che sta prendendo piede anche in Italia. L'esperimento di «Car2go» a Milano è andato oltre le attese. Le 450 Smart da noleggiare in condivisione (a breve diventeranno 600) secondo Thomas Beerman, amministratore delegato di Car2go Europa, «produrranno utili entro la fine del 2014, prima del previsto». A breve l'iniziativa sarà replicata a Roma. Poi a Bologna e Firenze.

Nel capoluogo milanese sta per partire anche Enjoy, il progetto firmato da Eni e Fiat. I milanesi potranno contare su 640 Fiat Cinquecento da condividere con la stessa formula: si paga il noleggio a tempo, senza piazzole dedicate per il ritiro e il parcheggio, e l'auto si lascia sulle strisce blu o gialle senza oneri aggiuntivi. Sta cambiando la cultura del possesso e il *car sharing* è una strategia conseguente.

Un esempio che sta attecchendo anche a livello aziendale per alleggerire il costo

delle grandi flotte. In questo caso il singolo veicolo è gestito in pool invece che individualmente, con una migliore ripartizione dei costi.

Sono strategie diverse, basate sulla medesima filosofia. L'auto in condivisione oppure a noleggio in cambio di un canone mensile che copre bollo, assicurazione e manutenzione, sgrava il privato dagli oneri di gestione. Alcune proposte prevedono anche la permuta dell'usato da scalare sull'importo del noleggio. E la concorrenza produce i suoi effetti: se qualche anno fa per un'utilitaria si arrivava a spendere 300 euro al mese, oggi lo stesso veicolo si può noleggiare con 200. Si modifica l'offerta, si riducono i servizi come l'auto in sostituzione per alleggerire il canone.

Se poi la scelta è di risparmiare eliminando del tutto l'auto dal garage, accanto al *car sharing* inizia ad affacciarsi anche in Italia il noleggio *no frills*, senza fronzoli, sull'esempio delle compagnie aeree *low cost*: la prima stazione si chiama InterRent e l'ha aperta a Bologna Europcar.

P. LOR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nuove abitudini
Pietro Teofilatto, direttore noleggio a lungo termine di Aniasa

Per ora è una nicchia ma può arrivare a valere il 5% del mercato



Mappa Che cosa trovano sul mercato le aziende in cerca di novità

Servizi Quando l'auto si mette in doppiopetto E diventa business

Da Fiat a Bmw, da Vw a Hyundai: sempre più modelli ad hoc, con accessori tematici e attenzione ai consumi

DI LUCIO TORRI

Immatricolazioni in calo, ma fatturato in crescita per il noleggio a lungo termine. Anche nel 2013 il comparto regge e conferma la sua centralità nelle strategie di business dei principali gruppi auto motive. Per sfruttare l'onda, le case costruttrici stanno rafforzando l'offerta dedicata al mondo delle aziende, sia in termini di prodotto, sia di servizi offerti all'utenza.

«Il 2013 è stato un anno soddisfacente per Fiat Group Automobiles nel noleggio a lungo termine — commenta Enrico Atanasio, EMEA head of fleet used cars di Fga, il leader di mercato —. La società ha infatti migliorato la sua quota rispetto al 2012. Anche per il 2014, riteniamo di chiudere con un risultato in linea con l'anno in corso. Con i brand Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Fiat Professional, Abarth e Jeep, offriamo ai clienti una risposta concreta per ogni esigenza di mobilità, potendo disporre di una gamma completa che va dal veicolo da lavoro fin all'auto di rappresentanza, dalla city car al fuoristrada».

Ventaglio

Sul fronte dell'offerta business, la società ha lanciato di recente Alfa Romeo Giulietta Business, Fiat 500L Living Business, la nuova Lancia Delta Business, mentre è attesa a breve Fiat 500L Business.

Il prossimo anno sarà invece la volta del brand Jeep, che rafforzerà la

sua offerta nelle flotte a partire dal lancio del nuovo Jeep Cherokee. «I modelli pensati per la clientela business — prosegue Enrico Atanasio — sono dotati di motorizzazioni con bassi costi di gestione e puntano su comfort, tecnologia e sicurezza: tra i contenuti offerti all'utenza figurano, tra gli altri, il navigatore integrato, il cruise control, i comandi al volante, il vivavoce bluetooth, la regolazione lombare e i sensori per il parcheggio».

Il marchio Volkswagen punta a mantenere la leadership tra le case automobilistiche estere anche nel 2014. «La principale novità del 2013 è stata la nuova Golf Variant, un'auto dal design moderno e dinamico che risponde nel modo migliore alla necessità di downsizing delle aziende — spiega Fabio Leggeri, responsabile Flotte e Remarketing Volkswagen Italia —. Grazie alle prestazioni dei moderni motori Turbodiesel TDI 1.6 e 2.0 e al notevole spazio interno, più di 600 litri di capacità del bagagliaio, è una station wagon della classe media adatta all'utilizzo professionale. In più, l'alto valore residuo e i costi di gestione ridotti la rendono una scelta di valore per le aziende. La Golf Variant sarà quindi protagonista anche nel 2014».

Pacchetto

Confermata la strategia dei business pack, pacchetti di optional studiati per l'utilizzatore professionale, il marchio tedesco potrà poi presto contare, in ambito di prodotto, sul debutto della Golf Sportvan. Focus della strategie di Opel

in Italia è il segmento delle piccole imprese, degli artigiani e dei professionisti. Tra i modelli proposti alla clientela business figura in primis la nuova Opel Insignia, nel-porte, che si affianca a Mokka, Astra Sport Tourer, Zafira Tourer e Insignia Country Tourer 4X4. Il piano di rinnovamento della gamma Opel, sia sul fronte dei modelli sia delle nuove motorizzazioni, proseguirà anche nel 2014 (a gennaio è attesa la nuova Opel Meriva) con offerte pensate anche per il mondo delle aziende. L'ottimismo regna in casa Bmw, grazie ad una politica di new business sia sul fronte corporale sia tra le piccole e medie imprese, e al mantenimento della clientela storica. «Bmw aumenta il suo peso nel noleggio anche nel 2013 — dice Maurizio Ambrosino, corporate e fleet sales director del gruppo —. Un incremento delle quote di mercato dovuto sia alle performance tra le grandi aziende sia ai positivi risultati che la politica commerciale rivolta al mondo professionale e alle pmi ci sta garantendo». Modello di punta nelle flotte si conferma la Serie 3 Touring, ma le performance sono state positive anche per Serie 5, X1 e X3. «E nel 2014 entrerà nel vivo la commercializzazione della nuova X5 e della i3, il modello con cui Bmw ha appena fatto il suo ingresso nel settore elettrico».

Mercedes si avvia a chiudere il 2013 con gli stessi volumi del 2012, sostenuti da prodotti come la nuova Classe A e la Classe B, particolarmente apprezzate dalle pmi. «Nel 2014 — spiega il responsabile

le flotte Massimiliano Luigi Gardoni — Mercedes-Benz si presenta sul mercato con una gamma ancora più completa e un portafoglio di motorizzazioni ampliato all'insegna del contenimento dei consumi e della massima eco-compatibilità, per venire incontro alle richieste dei nostri clienti». Su Cla, ad esempio, è già disponibile anche la motorizzazione 180 cdi da 109 cv che si affianca alla 200 cdi, mentre Classe A e Classe B possono contare sul nuovo motore 160 cdi. «Protagoniste del 2014 saranno, inoltre, la Gla e la nuova Classe C — riprende il manager —. Grazie a queste novità contiamo di mettere a segno un incremento del nostro business e aumentare la nostra quota nel segmento». Il gruppo Hyundai, entrato nel settore delle flotte nel 2011, proseguirà anche nel 2014 la strategia focalizzata sulla clientela small business, ovvero pmi, professionisti e artigiani. «Implementeremo nuovi servizi dedicati — spiega Marone Vallesi, fleet director di Hyundai Motor Company Italy — negli oltre 40 Fleet Business Centre già operativi in Italia. Al centro della nostra offerta figura Hyundai Renting, il prodotto di noleggio a lungo termine gestito direttamente dai concessionari sul territorio». Hyundai propone alle aziende la rinnovata ix35 e la nuova i10, e conta di lanciare presto la vettura ad idrogeno ix35 FceV, un SUV ad emissioni zero. Da settembre, inoltre, è stato introdotto il nuovo pacchetto business, inaugurato con la i40, che sarà esteso nel 2014 anche ad altri modelli, a partire dalla i30.

Nei cataloghi city car e fuoristrada oltre alle berline di rappresentanza

Al centro dell'interesse il tema ecologico, ma anche le esigenze di pmi e artigiani

Taglie più piccole

La rivincita delle piccole

Come sono cambiate le quote di mercato delle varie tipologie di auto nelle immatricolazioni del settore del noleggio a lungo termine

Classe	2013*	2012	2011	2010
A (city car)	16%	14,4%	11,2%	8,3%
B (utilitarie)	16%	14,5%	20%	17,1%
C (medie)	35%	35,1%	29,1%	29,3%
D (medie-superiori)	29%	26,8%	24%	31,7
E (superiori)	4%	8,8%	14,4%	11,6%
F (alta gamma)	0,1%	0,3%	1,3%	2%
TOTALE	100 %	100 %	100 %	100 %

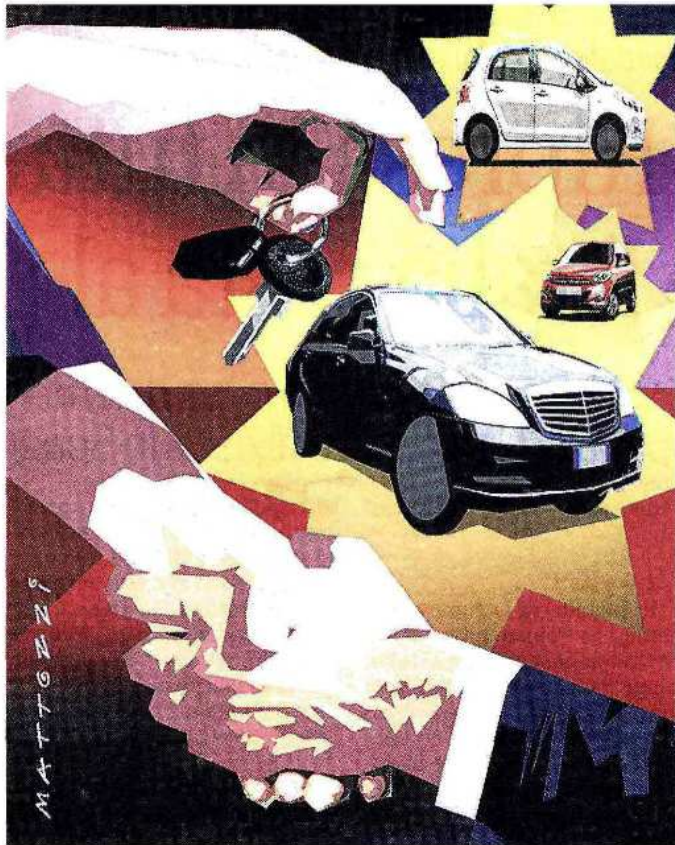
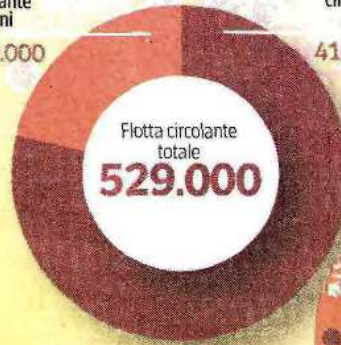
Fonte: Aniasa. * Stime

Il parco vetture

La dimensione delle flotte nei primi 9 mesi del 2013

Flotta circolante furgoni
113.000

Flotta circolante auto
416.000



 In breve

La Pa spende 81 milioni

Arval, Axus Italiana, il marchio di Aid Automotive, e Leasys sono le società scelte da Consip per la gestione delle auto a noleggio della pubblica amministrazione. In primavera l'organismo pubblico ha indetto una gara per la prestazione del servizio di noleggio di veicoli a lungo termine per le pubblica amministrazione del valore potenziale di 81 milioni, una consultazione ripartita in cinque lotti a seconda della tipologia dei mezzi richiesti.

Con questa gara sono state introdotte una serie di novità finalizzate a proteggere gli operatori del noleggio dai rischi legati ai ritardi cronici con cui molti enti pubblici pagavano il servizio. Un'operazione promossa da Aniasa, l'associazione del settore, che si è attivata per rendere operative una serie di innovazioni contrattuali mirate ad un ulteriore effetto moralizzatore nel settore della pubblica amministrazione, specialmente riguardo le modalità di recupero dei crediti.

Tra le novità, la sospensione della fornitura per le amministrazioni insolventi, una più esatta valutazione dei danni del veicolo a fine noleggio e l'utilizzo della black box. L'installazione delle scatole nere sulle auto di forze di polizia, ospedali e personale delle Asl dovrebbe permettere di monitorare consumi e percorrenze, ridurre i costi di assicurazione e, in generale, ottimizzare l'utilizzo delle flotte auto delle pubblica amministrazione. Arval si è assicurata il primo lotto, il più importante in termini economici (un valore di oltre 46 milioni di euro per la fornitura di 580 vetture ad ali-

mentazione tradizionale ed elettrica), Axus Italiana il secondo, il quarto e il quinto (veicoli ad alimentazione tradizionale, elettrica e a doppia alimentazione benzina/metano), Leasys infine il terzo (240 veicoli a doppia alimentazione benzina/gpl).

A. SAL.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

