

Rivista del Noleggio e Fleet Management

FLEET
magazine

n90

Con il Patrocinio
 ANIASA

**FLOTTE
PUBBLICHE
E NOLEGGIO**

LA PA CERCA RISPARMIO

Reti di vendita
Sempre più eccellenza
nella specializzazione "flotte"

Auto green
Eco-incentivi e aziende:
un flop annunciato

Consuntivo 2012
Il noleggio è vivo
e si adegua alla crisi

di Marco Castelli

È vero, forse non sarà la "panacea" risolutrice di tutti i mali. Il noleggio, però, in questo momento di difficoltà economica, caratterizzato sempre più da una corsa verso il saving, c'è. E si propone come una soluzione concreta.

Non solo per le aziende private, che ormai lo utilizzano come formula quasi esclusiva di acquisizione delle auto, ma anche per il settore della PA, coinvolto come non mai nel vortice delle polemiche.

I costi pubblici, infatti, sono al centro di infuocati dibattiti: da tempo si dice, in maniera sacrosanta, che serve



parla tanto della necessità di tagliarle in maniera cospicua, ma, in compenso, si parla poco di dati concreti.

Oggi, però, con una situazione economica e politica sempre più incerta,

in diminuzione, ma, in vista del futuro, possono e devono essere ulteriormente tagliate. Ecco perchè, considerando che quasi l'80% delle vetture in dotazione alla PA è di proprietà, il Nlt potrebbe

LE FLOTTE PUBBLICHE "CHIAMANO" IL NLT

I **parchi auto della Pubblica Amministrazione**, auto blu comprese, sono in diminuzione, ma le vetture sono in **gran parte vecchie** e i costi di gestione rimangono **elevati**. Per questo, il **renting**, declinato anche sui **veicoli usati**, potrebbe rappresentare una soluzione in **ottica saving**

ridurli per non gravare ulteriormente le tasche dei cittadini, ma la difficoltà nel farlo è testimoniata da un quadro a tinte scure, caratterizzato da provvedimenti spesso confusi e interlocutori. Se poi ci si riferisce, in particolare, alle vetture, la polemica diventa ancora più infuocata: una parte rilevante dei parchi del nostro Paese, infatti, è in dotazione alla PA, e, all'interno di questi ultimi, ci sono le tanto discusse auto blu, ovvero quelle utilizzate dai vertici delle amministrazioni, o comunque di servizio, ma guidate da un autista. Da anni, si

una domanda sorge automatica. Quale è, esattamente, lo status dei parchi della Pubblica Amministrazione? Una risposta concreta arriva dai risultati dell'ultimo censimento sulle auto pubbliche, eseguito nei mesi scorsi da Formez PA, il centro servizi, assistenza, studi e formazione per l'ammodernamento delle PA.

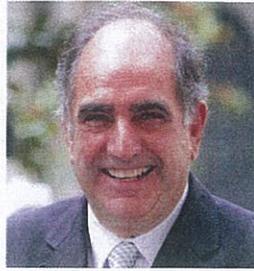
I dati in questione testimoniano innanzitutto che le flotte pubbliche sono formate, per la maggior parte, da auto vecchie e, in secondo luogo, che le spese di gestione sono finalmente

rappresentare una soluzione ben precisa in ottica del tanto auspicato saving.

Auto blu in calo, ma il parco è vecchio

Partiamo dai numeri: attualmente, il parco auto della Pubblica Amministrazione è composto da 59.202 vetture (dato aggiornato alla fine del 2012, ndr.), delle quali oltre 7 mila sono auto blu. Rispetto alla fine del 2011, l'anno appena trascorso ha fatto registrare una diminuzione del 3,1% dello stock censito da Formez PA e, soprattutto, un calo

pensare che il 78,9% del totale delle vetture della PA è tuttora acquisito con la formula della proprietà. Un dato che spiega l'età avanzata del parco circolante e che è piuttosto singolare, considerando che, al contrario, le flotte aziendali, in ottica di risparmio, hanno ormai abbracciato "in toto" la formula del renting. Quindi, quest'ultima, in futuro, potrebbe aiutare, e non poco, le Pubbliche Amministrazioni ad ottenere ulteriore saving. A patto, secondo Flamment, di essere declinata ad hoc. "Il noleggio – riprende il presidente di Formez PA – rappresenta un'ottima soluzione in ambito pubblico, ma la chiave per il suo futuro sviluppo è legata alla flessibilità: le Amministrazioni, spesso, a causa dei molti vincoli, preferiscono non avere



Carlo Flamment

penali in caso di recesso, o contratti di durata troppo lunga. Allo stesso tempo, i canoni sono ancora elevati per chi ha chilometraggi molto limitati. Soluzioni future per contenere le spese? A mio avviso, potrebbero essere rappresentate da rinnovi a costi decrescenti, o dal riutilizzo, a noleggio dei veicoli già usati da altre Amministrazioni".

Obiettivo: razionalizzare i costi

I tagli, infatti, sono necessari: vero è che nel 2012 i costi elargiti per le auto blu sono stati finalmente inferiori a quelli sostenuti per le auto grigie – quelle operative e di servizio –, ma i primi sono ancora elevati. Nel 2011, infatti, rappresentavano addirittura il 51% della spesa totale. In generale,

del 27% delle stesse auto blu. Un buon punto di partenza, che, però, viene in parte negativamente compensato da un altro dato di fatto: il parco della PA è vecchio. Molto vecchio. Il 26,2% dei modelli, non a caso, risale addirittura al periodo precedente al 2001 e solamente il 40% è stato immatricolato dopo il 2007.

Cifre che, in ottica sicurezza, non sono certo tranquillizzanti.

"Siamo comunque soddisfatti dei risultati del censimento – esordisce Carlo Flamment, presidente di Formez PA -: il dato che testimonia la riduzione delle auto blu non rispecchia soltanto un desiderio dei cittadini, ma ci consente di affrontare la questione nell'interesse del Paese, e non per fare demagogia. Le auto blu stanno effettivamente calando – negli ultimi tre anni, la diminuzione è stata nell'ordine del 40% - e oggi stanno scendendo sotto la soglia delle 7 mila. Sempre dal 2009 ad adesso, non a caso, ogni anno, in media, c'è stato un risparmio di 350 milioni di euro nella gestione delle vetture della PA. Merito del downsizing, favorito soprattutto dalla trasparenza creata, oltre che dai divieti di acquistare auto di cilindrata superiore a 1.6".

Il ruolo del noleggio

Oggi, secondo i dati di Formez PA, il Nlt, in media, viene ancora poco considerato in ambito pubblico: basti

DISPONIBILITÀ PER TITOLO DI POSSESSO E REGIONE (SOLO AMMINISTRAZIONE LOCALE, MARZO 2013)

| Regione | Proprietà | Leasing/ Noleggio | Comodato | Totale | % Proprietà |
|-----------------------|---------------|----------------------|------------|---------------|----------------|
| Abruzzo | 1.147 | 156 | 15 | 1.318 | 87.0% |
| Basilicata | 493 | 50 | 3 | 546 | 90.3% |
| Calabria | 1.131 | 104 | 5 | 1.240 | 91.2% |
| Campania | 1.799 | 270 | 20 | 2.089 | 86.1% |
| Emilia Romagna | 4.511 | 507 | 91 | 5.109 | 88.3% |
| Friuli Venezia Giulia | 1.883 | 119 | 20 | 2.022 | 93.1% |
| Lazio | 1.884 | 838 | 21 | 2.743 | 68.7% |
| Liguria | 894 | 454 | 8 | 1.356 | 65.9% |
| Lombardia | 6.397 | 1.147 | 94 | 7.638 | 83.8% |
| Marche | 1.563 | 507 | 10 | 2.080 | 75.1% |
| Molise | 288 | 90 | 2 | 380 | 75.8% |
| Piemonte | 4.077 | 1.610 | 55 | 5.742 | 71.0% |
| Puglia | 1.194 | 582 | 25 | 1.801 | 66.3% |
| Sardegna | 1.880 | 590 | 13 | 2.483 | 75.7% |
| Sicilia | 2.561 | 539 | 10 | 3.110 | 82.3% |
| Toscana | 4.344 | 1.043 | 29 | 5.416 | 80.2% |
| Trentino Alto Adige | 1.394 | 24 | 1 | 1.419 | 98.2% |
| Umbria | 1.267 | 48 | 24 | 1.339 | 94,6% |
| Valle d'Aosta | 389 | 105 | 7 | 501 | 77.6% |
| Veneto | 4.006 | 693 | 68 | 4.767 | 84.0% |
| TOTALE | 43.102 | 9.476 | 521 | 53.099 | 81.2% |

Fonte: Formez PA

NOLEGGIO: UN'IDEALE SOLUZIONE DI RISPARMIO

“Oggi sono circa 44.000 i veicoli a noleggio a lungo termine utilizzati dalla Pubblica Amministrazione in tutte le sue declinazioni (mentre Formez PA nelle sue rilevazioni considera solo le amministrazioni centrali e locali inserite nel conto economico consolidato della PA, individuate ai sensi della Legge n. 196/2009). E il Nlt sta diventando sempre più lo strumento base per il monitoraggio e la riduzione dei costi, secondo quanto previsto dalle linee politiche approvate dal Governo con la recente legge di Stabilità, che vieta l'acquisto o il ricorso al leasing finanziario per le autovetture, permesso solo per particolari esigenze dei servizi sociali e sanitari. Il noleggio rappresenta, quindi, la soluzione ideale per le nuove misure di razionalizzazione della spesa pubblica”. Con queste parole, **Pietro Teofilatto**, direttore di Aniasa, sottolinea l'importanza che il renting può assumere nell'ambito della PA.

“Da tempo Aniasa svolge un ruolo di interfaccia propositiva con CONSP Spa – prosegue Teofilatto - proprio per perseguire l'obiettivo di un forte sostegno alle politiche di risparmio, coniugato con l'esigenza di assicurare il regolare funzionamento del complesso apparato amministrativo. Alcuni degli aspetti più delicati su cui Aniasa sta prestando massima attenzione riguardano il meccanismo di salvaguardia dei crediti vantati dalle società di noleggio, nonché il meccanismo delle garanzie previste nelle condizioni generali di convenzione. Gli elementi che, inoltre, attualmente sono al vaglio per valutare un ulteriore effetto moralizzatore nel settore della PA., riguardano la necessità di dare una maggior chiarezza interpretativa ad alcune clausole contrattuali e il blocco all'accesso ai servizi da parte delle Amministrazioni notoriamente insolventi”.

alla luce di questi dati, i parchi auto della Pubblica Amministrazione avrebbero necessità di essere sottoposti a un'ancora più consistente strategia di saving. “A mio avviso – afferma Flamment – il risparmio è possibile attuando diverse

linee d'azione. La prima consiste nel tagliare ulteriormente le auto blu nel mezzogiorno, l'area nel quale il loro numero è, nonostante i recenti progressi, ancora troppo elevato, la seconda, invece, è legata all'utilizzo da parte delle

Pubbliche Amministrazioni di formule vantaggiose, come ad esempio il car sharing. Infine le offerte provenienti da Consip e dagli stessi noleggiatori, come accennato, dovrebbero essere più flessibili per essere pienamente utilizzate”.

DISPONIBILITÀ PER ASSEGNAZIONE [MACROTIPOLOGIE] E REGIONE. STIMA AMMINISTRAZIONE LOCALE (NOV. 2012)

Fonte: Formez PA

| Regione | Blu | Altre | Totale | Totale% |
|-----------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| Abruzzo | 173 | 1.187 | 1.360 | 2.5% |
| Basilicata | 145 | 420 | 564 | 1.0% |
| Calabria | 340 | 941 | 1.282 | 2.3% |
| Campania | 605 | 1.554 | 2.159 | 3.9% |
| Emilia Romagna | 110 | 5.157 | 5.267 | 9.6% |
| Friuli Venezia Giulia | 75 | 2.010 | 2.085 | 3.8% |
| Lazio | 428 | 2.404 | 2.832 | 5.2% |
| Liguria | 93 | 1.306 | 1.399 | 2.6% |
| Lombardia | 567 | 7.311 | 7.878 | 14.4% |
| Marche | 131 | 2.014 | 2.145 | 3.9% |
| Molise | 101 | 292 | 393 | 0.7% |
| Piemonte | 230 | 5.691 | 5.921 | 10.8% |
| Puglia | 512 | 1.349 | 1.861 | 3.4% |
| Sardegna | 258 | 2.304 | 2.562 | 4.7% |
| Sicilia | 876 | 2.339 | 3.214 | 5.9% |
| Toscana | 235 | 5.349 | 5.585 | 10.2% |
| Trentino Alto Adige | 98 | 1.366 | 1.464 | 2.7% |
| Umbria | 100 | 1.281 | 1.381 | 2.5% |
| Valle d'Aosta | 28 | 489 | 517 | 0.9% |
| Veneto | 155 | 4.760 | 4.915 | 9.0% |
| TOTALE | 5.261 | 49.522 | 54.783 | 100.0% |

Il confronto con la tabella della pagina precedente evidenzia una rilevante diminuzione del parco della PA da novembre 2012 a marzo 2013

E il futuro?

A partire dal mese prossimo (maggio), Formez PA avvierà il nuovo monitoraggio annuale sui costi, che consentirà di verificare con esattezza le ultime variazioni della spesa sostenuta per le auto pubbliche. Considerando la nuova stretta inserita nella legge di Stabilità del 2012, il centro servizi, assistenza, studi e formazione per l'ammodernamento delle PA prevede una nuova netta riduzione. Al contempo, si prevede un ulteriore taglio delle auto blu, una riduzione del personale dedicato, che ancora incide pesantemente sul totale della spesa, e un'ottimizzazione dell'utilizzo dell'intero parco auto. Tutti aspetti che fanno ben sperare. “Oggi – conclude Flamment – il costo complessivo per la gestione delle vetture pubbliche sta scendendo sotto al miliardo di euro. Crediamo che, nel prossimo futuro, sia possibile, realizzare un'ulteriore riduzione del 20-30% e portare il saving annuale a circa 500 milioni di euro”. La corsa verso il risparmio, dunque, continua.

Nonostante l'incertezza del **quadro politico ed economico** e i risultati negativi di **inizio anno**, determinati soprattutto dal fenomeno delle **proroghe contrattuali**, le prime **elaborazioni di Aniasa** sul 2012 fotografano un **aumento della flotta a Nlt** e del giro d'affari

IL NOLEGGIO È VIVO

di Pietro Teofilatto

I settore delle flotte aziendali, con, in primis, il noleggio a lungo termine, tiene testa alla crisi, ma sembra rallentare la sua funzione di "salvagente" dell'industria automobilistica.

Quest'ultima, d'altro canto, anche nel febbraio scorso ha subito una battuta d'arresto e si tratta del quindicesimo mese consecutivo di calo in doppia cifra (-17%).

Il 2013, quindi, è partito male e i risultati del secondo mese dell'anno sono negativi in ogni segmento del mercato: se le vetture immatricolate ai privati scendono del 15,83% (ora rappresentano circa il 65% del totale immatricolato, ndr.), anche le società perdono il 16,6% e il noleggio subisce una decisa contrazione, addirittura del 23%. I dati sulle immatricolazioni, tuttavia, non sono di per sé esaustivi e vanno confrontati con altri indicatori chiave.

Le prime elaborazioni di Aniasa sul consuntivo 2012 fotografano infatti un discreto aumento della flotta circolante di veicoli a noleggio (+2,2% rispetto al 2011). Segnali positivi, inoltre, arrivano anche dal giro d'affari del Nlt che a fine

2012 ha superato quota 5 miliardi di euro, in leggera crescita sul 2011, con un +0,5% che di questi tempi rappresenta un dato significativo, oltre che di buon auspicio per il settore.

Aumentano le proroghe, ma cresce la flotta

L'andamento in ribasso delle immatricolazioni sia delle società (acquisti in proprietà e in leasing finanziario), sia del noleggio trovano



risposta in una momentanea sospensione degli acquisti, dovuta essenzialmente all'incertezza del quadro politico ed economico. Senza tralasciare la situazione normativa e fiscale, quest'ultima mai certa e stabile, con gli influssi negativi della minor deducibilità dei costi delle auto aziendali, stabilita prima dalla Legge Fornero, poi dalla Legge di Stabilità del 2012 - quest'ultima ancora da verificare -. Si sta quindi determinando una maggior permanenza in flotta dei veicoli, anche in relazione a proroghe dei contratti per il lungo termine (quasi il 50% ne è ormai interessato) e, per il breve termine, all'attesa del periodo "caldo" dell'attività, che inizia con le vacanze pasquali.

Anche i cambiamenti e le incertezze normative sul fronte dell'IPT, l'Imposta Provinciale di Trascrizione, possono aver influito negativamente, determinando nell'arco di pochi mesi "flussi migratori" delle immatricolazioni all'interno delle province italiane a corrente alternata (da Roma-Milano-Firenze verso Aosta-Bolzano e viceversa).

Di certo, molto poco ha inciso sulle strategie delle società di Nlt e delle flotte clienti l'attesa degli incentivi governativi per le vetture a basso impatto ambientale (in vigore dal 14 marzo ed esauriti in pochi giorni a causa dell'importo molto limitato), che di fatto escludono dai destinatari i noleggiatori, richiedendo per l'accesso la rottamazione di un veicolo con almeno 10 anni di vita.

Si tratta, quindi, di una situazione in stand by, caratterizzata, però, dal seppur lieve aumento della flotta circolante - +0,5% -, segnale positivo che conferma ulteriormente un dato di fatto: le aziende che già utilizzano il noleggio continuano a preferirlo per i vantaggi economici e per la flessibilità dei servizi offerti.

TABELLA 1 - I SEGMENTI PREFERITI DAI FLEET MANAGER

| | 2012 | 2011 | 2010 |
|---------------------|---------------|---------------|-------------|
| Tipologia veicoli | % | % | % |
| A (city car) | 14,4% | 11,2% | 8,3% |
| B (utilitarie) | 14,5% | 20,0% | 17,1% |
| C (medie) | 35,1% | 29,1% | 29,3% |
| D (medie-superiori) | 26,7% | 24,0% | 31,7% |
| E (superiori) | 8,8% | 14,4% | 11,6% |
| F (alto di gamma) | 0,5% | 1,3% | 2,0% |
| Totale | 100,0% | 100,0% | 100% |

Fonte: Stime ANIASA

TABELLA 2 - CONTRATTI SEMPRE PIÙ LUNGI, KM STABILI

| | 2012 | 2011 | 2010 |
|--|--------|--------|--------|
| Durata media dei contratti di vetture (mesi) | 41,6 | 41,4 | 40,9 |
| Chilometraggio medio/anno | 30.884 | 30.892 | 30.391 |

Fonte: Stime ANIASA

Il Nlt si adegua alla crisi

Una delle motivazioni del continuo aumento della diffusione del Nlt anche in quest'ultimo triennio di profonda crisi è che il renting, pur appesantito dai crescenti oneri tributari e burocratici, che gravano su tutti i settori produttivi, sta comunque garantendo la stabilità dei costi, svolgendo una funzione di sostegno finanziario "alternativo" per le aziende in crisi di liquidità e vessate dai cronici ritardi nei pagamenti della PA. In contemporanea con la consueta attività di consulenza e affiancamento ai Fleet manager, gli operatori del noleggio a lungo termine stanno così adeguando il proprio business alle rinnovate esigenze delle aziende clienti, mantenendo in flotta i veicoli per una durata maggiore (mediamente ormai prossima ai 41 mesi) e con

percorse chilometriche stabili, ma comunque lunghe: circa 31.000 km all'anno. C'è poi un altro aspetto che sta diventando di particolare rilevanza e indicativo di un mutamento dei costumi.

Le traversie e le preoccupazioni dell'economia reale stanno concorrendo a rivoluzionare le scelte e gli orientamenti delle aziende nella selezione delle tipologie di veicoli da introdurre nella propria flotta: il cosiddetto downgrading, fenomeno d'uso nei momenti di incertezza, sta quindi diventando sempre più influente caratteristica del mondo dell'auto aziendale.

Le aziende scelgono il downsizing

L'esame delle immatricolazioni delle vetture utilizzate a lungo termine

Il noleggio a lungo termine svolge una funzione di sostegno finanziario alternativo per le aziende attualmente in crisi di liquidità

indica notevoli modifiche nella segmentazione, determinate dalle scelte delle aziende clienti. A cominciare dal basso, dalle city car, il segmento A ha guadagnato oltre tre punti percentuali, raggiungendo il 14,4% delle nuove targature. A farne le spese è stato il segmento successivo, il B, quello delle utilitarie, che, dopo essere cresciuto nel 2011, è calato di ben 5,5 punti, passando dal 20 al 14,5%.

In pratica, molte aziende si stanno progressivamente orientando dalle utilitarie alle citycar, nell'obiettivo di ridurre sia i canoni di noleggio (in cui influiscono i premi assicurativi, le tasse di possesso e le manutenzioni), sia i costi d'esercizio connessi ai consumi di carburante. Il segmento C, quello delle "medie", cresce invece di ben sei punti (dal 29,1 al 35,1%). Ad una precisa analisi, in questa categoria si è verificata una migrazione nei due sensi, verso l'alto e verso il basso. Nel primo caso, le aziende più attente ai temi della sicurezza oppure più impegnate a offrire un alettante benefit ai dipendenti sono transitate dal B al C, un up-grading motivato anche dalla ridotta differenza di costo tra i canoni. Dall'altro lato, realtà azien-



Pietro Teofilatto

Dall'esame delle immatricolazioni delle vetture utilizzate a noleggio a lungo termine si rileva un progressivo spostamento verso i segmenti minori

dali particolarmente attente ai costi sono approdate alle vetture del segmento C, rinunciando a quelle del D (le vetture medio-superiori).

L'incidenza sul mercato del noleggio da parte di queste ultime, dopo

il crollo sul 2010 (31,7%), appare adesso in salita, passando dal 24% del 2011 al 26,7% dell'anno scorso. Una crescita modesta determinata dal calo vertiginoso dei modelli del segmento E, che sono precipitati dal 14,4% ad appena l'8,8%, a dimostrazione che per le figure professionali inquadrare nei livelli più alti la riduzione dei costi aziendali è stata molto incisiva. Scendono ancora anche i modelli "alto di gamma" del segmento "F", le cui immatricolazioni si sono ridotte in un solo anno dall'1,3 ad appena lo 0,5%, cioè di quasi due terzi.

E qui, a parte l'attenzione ai costi, il motivo del disastro è da attribuire soprattutto al timore di incappare nei temibili controlli fiscali che, nel nostro Paese, hanno messo quasi al tappeto il mercato delle supercar.

Una corsa al risparmio

Considerando anche i valori medi delle vetture immatricolate nel 2012, scesi dell'8,2% con 18.500 €/unità, si può constatare che i Fleet manager continuano la corsa al contenimento dei costi, non più riconducibile a temporanei indirizzi aziendali.

Le policy sono ovviamente mutevoli, dettate spesso dalle situazioni contingenti, ma è inequivocabile uno spostamento delle scelte delle imprese verso modelli meno prestigiosi, oppure verso lo stesso modello, ma in versioni dotate di propulsori con cilindrata più contenuta e a parità di allestimento.

Di certo, dall'esame dell'ultimo triennio, si rileva un progressivo spostamento verso i segmenti minori, seppure quasi il 62% dell'immatricolato 2012 riguardi i segmenti C e D, segno inequivocabile di una rilevante domanda di mezzi tipicamente d'"ufficio", funzionali e più sicuri, pronti a percorrere un chilometro elevato.

D'altra parte, l'auto aziendale è uno strumento di lavoro, che prescinde sempre più da politiche di mero fringe benefit.

TABELLA 3 - VALORI MEDI DELLE VETTURE IMMATRICOLATE*

| Tipologia veicoli | 2012 | 2011 | Var % 2012/2011 |
|---------------------|---------------|---------------|-----------------|
| | € | € | % |
| A (city car) | 8.370 | 8.800 | - 4,9% |
| B (utilitarie) | 10.782 | 12.532 | - 14,0% |
| C (medie) | 17.256 | 18.627 | - 7,4% |
| D (medie-superiori) | 25.040 | 26.683 | - 6,2% |
| E (superiori) | 31.917 | 30.573 | + 4,4% |
| F (alto di gamma) | 63.488 | 51.803 | + 22,6% |
| Media | 18.535 | 20.181 | - 8,2% |

(*) Stime ANIASA - Valori al netto IVA