

Rivista del Noleggio e Fleet Management

FLEET magazine

n63

Con il Patrocinio



Numero 63 • Anno VII • Ottobre 2010 • Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento Postale - DL 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46 art. 1 comma 1 LO/MI) • Euro 3,50



CAR POLICY

L'EVOLUZIONE DELLE LINEE GUIDA



Gianluca Soma
ALD International



Giovanni Soldatich
Gruppo Enel



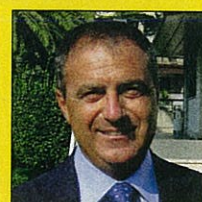
Laura Gobbis
Luxottica



Ludovico Maggiore
Drive Service



Rosa Sangiovanni
Renault Italia



Pietro Teofilatto
Aniasa

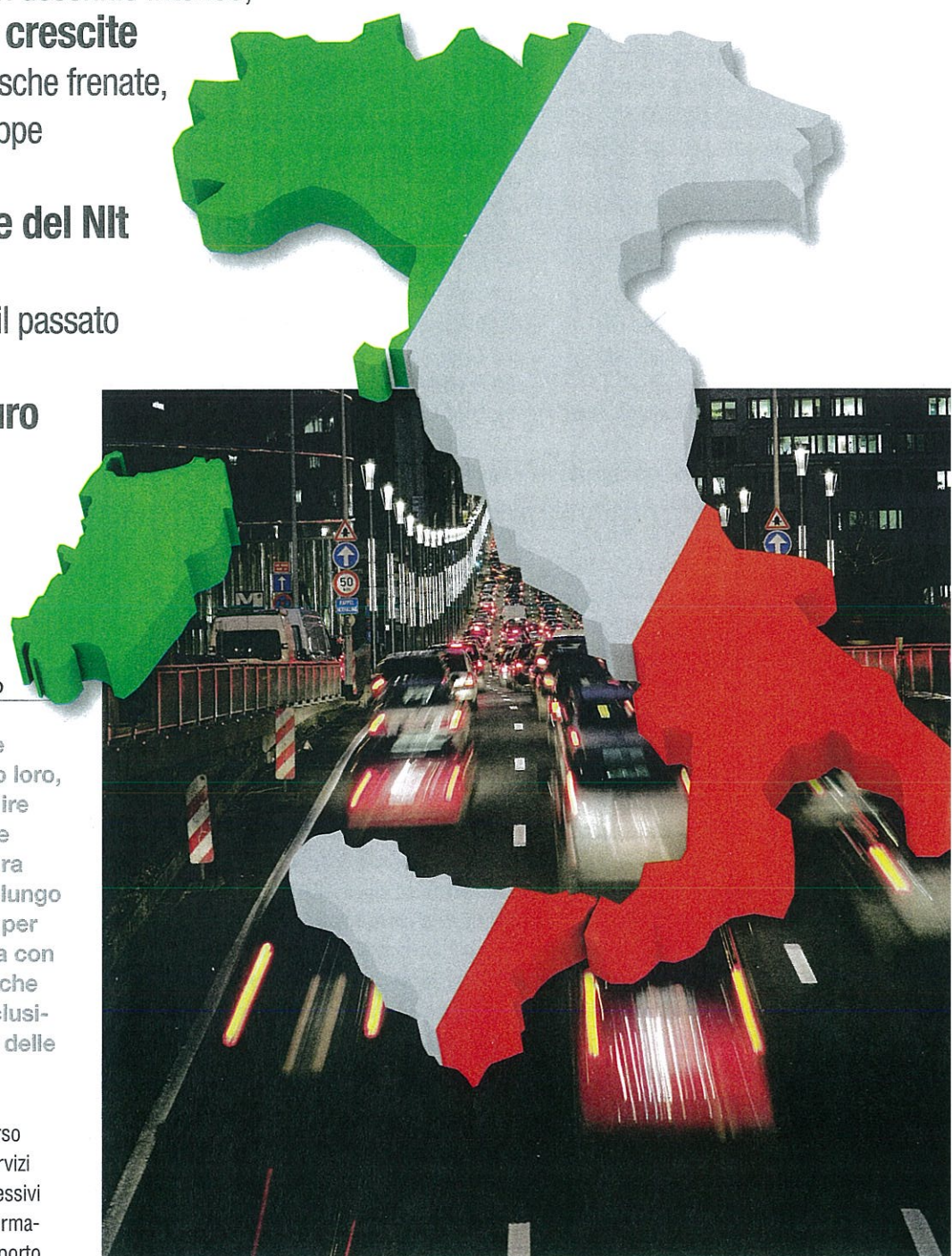
NOLEGGIO UNA STORIA ITALIANA

Giunti alla fine di un decennio intenso, contrassegnato da **crescite imponenti** e brusche frenate, ripercorriamo le tappe che hanno portato all'**affermazione del Nlt** nel nostro Paese. Perché conoscere il passato aiuta a preparare le **sfide del futuro**

di Pietro Teofilatto

In principio furono le multinazionali. Sono loro, infatti, a dare sul finire degli anni '80 il segnale di partenza all'avventura italiana del noleggio a lungo termine, il primo input per un servizio che confina con il leasing finanziario e che agli albori è rivolto esclusivamente alle esigenze delle grandi aziende.

L'esperienza internazionale verso la ricerca di una pluralità di servizi offerti con minori costi complessivi e, pertanto, la progressiva affermazione dell'outsourcing nel trasporto



aziendale, sono alla base di scelte operative via via adottate dalle aziende con grandi flotte, localizzate in tutto il territorio e attive soprattutto nei settori dell'elettronica e della farmaceutica.

Ma è solo l'inizio. Da servizio per pochi iniziati, già negli anni '90 il NIt si sviluppa gradualmente, con una domanda in crescita grazie all'interesse delle aziende di minori dimensioni, ma con forti esigenze di mobilità. E di pari passo cresce anche l'offerta, con l'ingresso sul mercato di aziende partecipate direttamente dalle Case auto o di emanazione bancaria.

La spinta legislativa

Senza dubbio l'intervento normativo contribuisce al boom di fine anni '90. Con la legge Finanziaria del 1997 il legislatore considera per la prima volta il noleggio sotto il profilo fiscale, equiparandolo alla proprietà e al leasing finanziario. Viene chiarito l'uso promiscuo dei veicoli e la portata del relativo fringe-benefit: normativa base per il lancio del NIt, che diventa l'elemento nuovo delle politiche retributive. E non solo dei manager, ma anche dei quadri e del personale delle reti commerciali e di assistenza.

È anche il momento nella dismissione, seppur lenta e parziale, del parco auto delle amministrazioni statali, iniziata con la Direttiva Prodi del 1998. In pratica, in un momento di cambiamenti generali dell'economia, i decision maker aziendali avvertono gli aspetti di novità insiti nel NIt e lo mettono in pista come supporto all'obiettivo quotidiano di riduzione dei costi.

Il nuovo millennio

All'indomani della crisi finanziaria per il crollo delle Borse causato dall'"Internet bubble", le economie dei vari Paesi cercano di correre ai ripari con agevolazioni agli investimenti a fini produttivi. Qui da noi la cosiddetta "Tremonti-bis" produce nel 2001-

2002 indubbi benefici economici, che le imprese di noleggio riversano sulla clientela. Crescono le immatricolazioni, aumentano i veicoli in flotta, gli incrementi sono a due cifre: il noleggio e i suoi servizi/benefici sono ora sempre più conosciuti e presenti nelle aziende di medie dimensioni, anche se i tassi di sviluppo si riducono in termini di velocità.

E poi, dopo 15 anni di crescita, arriva un primo stop dovuto alle vicissitudini in tema di fiscalità. Decisa dalla UE la

detraibilità IVA al 100%, a cavallo del 2006-2007 in Italia si susseguono di mese in mese provvedimenti prima penalizzanti e poi di parziale riequilibrio. E nell'incertezza rallentano le immatricolazioni, che ripartono a gran velocità dopo la legge 127 del 2007, che chiarisce il dettato fiscale. Arriva quindi l'anno record del 2008 (320mila immatricolazioni, il 15% del mercato nazionale), cui fa seguito una frenata che dura dal 2009, dovuta alla crisi mondiale che

GAMMA RENAULT ECOBUSINESS. PIÙ OSSIGENO, MENO CO₂. LA NUOVA FORMULA DEL BUSINESS.



SU TUTTA LA GAMMA, NAVIGATORE INTEGRATO TOM TOM®, CRUISE CONTROL E SENSORI DI PARCHEGGIO POSTERIORI PER I MASSIMI LIVELLI DI COMFORT E SICUREZZA. E IN PIÙ, IL BLUETOOTH È COMPRESO NEL PREZZO.

www.renault.it/aziende



008008 RENAULT
CHIAMATA GRATUITA 7362858

DRIVE THE CHANGE



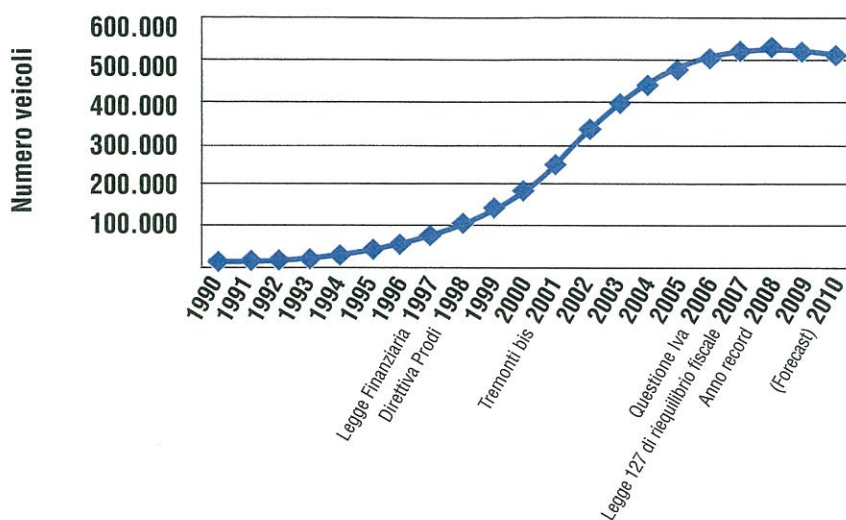
UNA GAMMA COMPLETA PENSATA PER LE AZIENDE.

Scegliete la formula ideale per la vostra impresa: un equilibrio perfetto tra prestazioni e livello di emissioni, consumi e costi di gestione.

Consumi (ciclo misto): da 4,4 a 7,3 l/100 km. Emissioni CO₂: da 114 a 194 g/km.

Renault sceglie elf

FLOTTA NLT 1990-2010



stiamo ancora attraversando. L'auto è uno dei tanti settori che ne soffrono e i contributi statali per la rottamazione servono a ben poco.

Tra crisi e dopo-crisi

Da un paio d'anni, quindi il mercato è in fase di "riflessione". Da una parte la clientela è alla ricerca di aumenti di efficienza, di riduzione dei tempi di produzione, ottimizzando costi e risorse. Dall'altra le aziende di noleggio sono impegnate non solo a migliorare ulteriormente i servizi, ma anche a proporre soluzioni innovative, in linea con i tempi di crisi. E senza aumentare i costi di esercizio.

Si concorda quindi con la clientela la proroga dei contratti, si condividono misure di downgrading e downsizing dei veicoli, si privilegiano quelli con minor consumo e maggior valore residuo. Anche in assenza di agevolazioni, si tende a promuovere l'uso di mezzi a ridotto impatto ambientale. E, ancora, si responsabilizza il driver, si premiano le aziende virtuose: è una politica commerciale che vede sempre più il noleggio come un vero e proprio partner aziendale.

Certo, si verifica un calo di immatricolazioni di nuove vetture e la crescita

della flotta a noleggio conosce per la prima volta uno stop, perché le riorganizzazioni del personale, delle reti commerciali e di assistenza pesano nella riduzione dei veicoli in circolazione. Il mercato risponde: aziende, P.A. e tante partite IVA continuano ad apprezzare gli specialisti del Nlt a cui viene esternalizzata la gestione della flotta, capaci di razionalizzare costi,

tempi e risorse dedicate. In attesa di una maggiore attenzione del Governo, che comprenda l'utilità di interventi legislativi sull'auto aziendale, si lavora per superare tutti insieme il momento critico. E se le piccole e medie imprese rappresentano ancora oggi la "nuova frontiera" del settore, procedono proprio in questo momento di congiuntura le iniziative per consolidare i primi risultati conseguiti a livello territoriale. Perché le Pmi necessitano di una capillare presenza in loco, di un contatto commerciale e di assistenza quasi immediato, in grado di diffondere la cultura del noleggio sul territorio. Proprio in linea con queste iniziative, le aziende associate ad Aniasa stanno perseguendo con ancora maggiore decisione obiettivi di totale trasparenza nei rapporti con la clientela, nonché per assicurare i più elevati livelli di sicurezza nell'uso dei veicoli. Da qui le attività formative per la responsabilizzazione dei driver, la consulenza on line per i Fleet Manager, i principi base per un prossimo Codice Deontologico: elemento essenziale per contribuire alla miglior immagine del settore, da sempre pronto al dialogo con il consumatore.

I NUMERI DELLA FLOTTA

L'andamento del mercato auto è sempre virato al grigio, con un crollo verticale di immatricolazioni ai privati (-19% in agosto). A causa delle ridotte nuove immatricolazioni, nel primo semestre 2010 la flotta circolante in Nlt mostra una contrazione, attestandosi a -1,6% rispetto alla chiusura 2009. È un'ulteriore conferma che l'uscita dalla crisi non può essere ancora considerata reale, soprattutto se si pensa che l'impatto maggiore si verifica sui veicoli strumentali, i furgoni. E per quanto riguarda i prossimi mesi? Segnali di ripresa portano a stimare in 515mila il totale veicoli a fine 2010.

	Dicembre 2009	Giugno 2010	Var. %
Vetture	401.036	394.500	-1,6%
Furgoni	118.941	116.500	-2,1%
Altro	1.660	2.200	+32,5%
Totale	521.636	513.200	-1,6%