

Rivista del Noleggio e Fleet Management

FLEET magazine

n87

Con il Patrocinio



JAGUAR XF SPORTBRAKE LUSSO E SPORTIVITÀ, EQUILIBRIO DA FLOTTA



Speciale noleggio
**Parlano i player: bilanci
2012 e prospettive 2013**

Flotte & tecnologia
**Telematica: tanti vantaggi,
qualche problema**

Integrazioni
**La nuova Alphabet
si racconta in un convegno**

Come testimoniano i dati del **Corporate Vehicle Observatory**, la **telematica applicata alle flotte** è ormai una realtà. I benefici connessi a **black box & c.** sono noti, ma permangono tuttora degli **ostacoli** che ne impediscono la piena diffusione. Facciamo il punto

di Marco Castelli

Una cosa è certa: non si tratta più di una semplice ipotesi. Se, solo fino a qualche tempo fa, la telematica applicata alle auto aziendali rappresentava un miraggio dal futuro incerto, oggi le scatole nere a bordo delle vetture di flotta sono una realtà concreta.

delle imprese del nostro Paese interpellate dichiara infatti di avere già implementato la telematica a bordo dei propri veicoli, e il 5% ha intenzione di farlo entro i prossimi tre anni.

I Fleet Manager, insomma, chiedono sempre più spesso servizi in outsourcing e, in tal senso, la telematica rappresenta una vera rivoluzione nella gestione del parco, perché consente di monitorare in maniera continuativa parametri

L'AUTO AZIENDALE CORRE VERSO IL FUTURO

Merito delle società di noleggio e delle stesse imprese, che cominciano a vedere nelle nuove frontiere della tecnologia un prezioso alleato in termini di efficienza e di saving. Non a caso, nel corso di BizTravel Forum, tradizionale evento fieristico andato in scena a Milano lo scorso 6 e 7 novembre e incentrato sulle ultime tendenze del Travel e del Fleet Management, il binomio telematica-flotte è stato argomento di una tavola rotonda ad hoc, organizzata proprio dal nostro giornale. Un buon punto di partenza per approcciare il tema è costituito dai dati del Barometro 2012, indagine annuale promossa dal Corporate Vehicle Observatory di Arval e basata su oltre 4.800 interviste ad aziende, che offrono una testimonianza chiara del trend: il 7%

fondamentali in ottica Tco, quali lo stato d'uso del veicolo e lo stile di guida. Non è, però, tutto oro quello che luccica: al contempo, infatti, è innegabile che buona parte delle aziende italiane ignori ancora oggi la telematica.

I motivi sono diversi e spaziano dal costo di installazione al problema della privacy, fino alla scarsa propensione delle compagnie di assicurazione a inserire le scatole

nere nei loro pacchetti di servizi. Per tracciare un quadro completo sull'attuale status dei rapporti tra telematica e flotte, riportiamo il parere di tre esperti in materia, intervenuti anche alla già citata tavola rotonda di BizTravel Forum.

Dal risparmio alla sicurezza: ecco i vantaggi

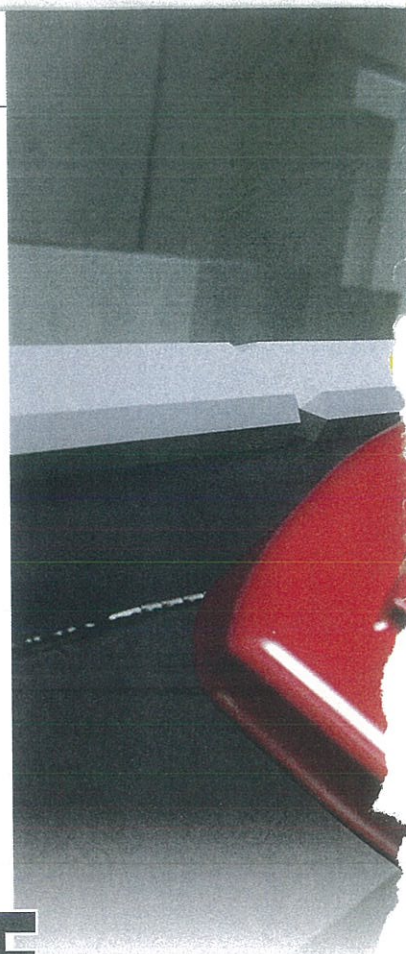
I benefici della tecnologia on board riguardano soprattutto la sicurez-

“

Il dato aggregato delle imprese interessate alla telematica (12%) rappresenta uno stimolo per promuovere presso la clientela soluzioni di questo genere

Andrea Solari (CVO - Arval)

”





za, il saving e l'ottimizzazione della gestione della flotta. "Anche se in Italia il fenomeno non ha ancora assunto le dimensioni raggiunte a livello europeo - commenta **Andrea Solari**, direttore del CVO -, il dato aggregato delle imprese interessate alla telematica (12%) rappresenta uno stimolo per promuovere presso la clientela soluzioni di questo genere, nelle quali crediamo fortemente, per i risvolti positivi che hanno soprattutto in termini di safety". Quest'ultima, in particolare, rappresenta un aspetto cruciale del business. "La mancanza di sicurezza - prosegue Solari - ha rilievo sia sul piano sociale, in termini di decessi e infortuni, sia sul piano dei costi: in Italia, le spese legate alla sinistrosità

sulle strade oscillano tra i 20 e i 30 miliardi di euro all'anno e le aziende, quando si verifica un incidente, si trovano ad affrontare diversi disagi, che vanno dalla perdita di giornate di lavoro alla necessità di veicoli sostitutivi".

Sempre a proposito di saving, la telematica contribuisce a monitorare tanto lo stato d'efficienza del veicolo, favorendo la cosiddetta "manutenzione proattiva", quanto i consumi e le emissioni, tutti parametri che impattano sul Tco. "Abbiamo rilevato - spiega ancora Solari - che quando i driver sono consapevoli che i loro comportamenti sono controllati utilizzano modalità di guida più responsabili, evitando per esempio frenate e accelerazioni brusche, e quindi generano risparmi sui consumi,

minore usura dell'auto e un minor numero di sinistri".

La crescita di popolarità dei dispositivi telematici è dunque legata a esigenze precise dell'utenza B2B. "In questo periodo - evidenzia **Andrea Algeri**, direttore Telemobility di Texa - si fa un gran parlare di black box, anche se si confondono le scatole nere utilizzate, o meglio proposte, dalle compagnie di assicurazione (meri strumenti di geolocalizzazione e di ricostruzione dei sinistri) con dispositivi molto più evoluti, che completano le funzionalità appena citate con soluzioni di telediagnosi e, in quanto tali, direttamente connesse alle centraline elettroniche dei veicoli. Questi ultimi rappresentano un ottimo strumento per ottimizzare la gestione delle flotte, considerata la loro capacità



Da sinistra, **Andrea Solari** (CVO - Arval), **Andrea Algeri** (Texa) e **Pietro Teofilatto** (Aniasa).

di soddisfare i bisogni dei clienti in termini di contenimento dei costi, sicurezza del personale viaggiante e misurazione dei comportamenti etici ed eco-sostenibili". Tramite la telematica, dunque, i Fleet Manager possono trovare risposta a molte loro esigenze.

"Questa opportunità - prosegue Algeri - è stata resa possibile da una concomitanza di fattori: la grande evoluzione elettronica a bordo dei veicoli e la sempre maggiore fruibilità ed economicità delle reti telefoniche e satellitari e, soprattutto, il fatto che ora sono disponibili strumenti di telediagnosi. Strumenti che, inoltre, contribuiscono in maniera sensibile a migliorare le funzionalità delle centrali operative, da sempre alla ricerca di dispositivi in grado di assicurare una maggiore proattività e automazione dei processi".

Il monitoraggio dei comportamenti del driver, in particolare, diventa un valore aggiunto fondamentale per il gestore di flotta. Secondo **Pietro Teofilatto**, direttore di Aniasa, "gli strumenti telematici portano certamente benefici in termini di assistenza alla persona e di funzionalità del veicolo, ma sono utili anche per 'moralizzare' alcune situazioni, come per esempio la denuncia di falsi incidenti, che incidono non poco sui costi delle aziende".

“

Gli strumenti telematici sono utili anche per 'moralizzare' alcune situazioni, come per esempio la denuncia di falsi incidenti

Pietro Teofilatto (Aniasa)

”

Gli ostacoli alla diffusione

Ancora oggi, però, il saving connesso all'utilizzo della telematica si scontra inevitabilmente con gli elevati costi d'installazione dei dispositivi. "Abbiamo commissionato a un'università italiana un'indagine per definire le dimensioni dei costi collegati alla cosiddetta 'non sicurezza' - sottolinea a questo proposito Solari -. Un'indagine che testimonia come il costo delle soluzioni telematiche assuma un rilievo diverso se lo si raffronta alla somma complessiva delle spese che l'azienda deve sopportare in condizioni di mancanza di safety.

I risparmi che derivano dall'utilizzo della telematica sono in fatti quantificabili in maniera puntuale (-15% in termini di consumi e -25% sui costi di manutenzione): ciò significa che il canone mensile che si sopporta per installare le black box presenta un ritorno di investimento in tempi rapidi, sicuramente entro il primo anno di esercizio". Nonostante questo, in

tempi di crisi il costo di installazione non può non pesare sulle scelte delle aziende.

Così come la questione della privacy del driver, che rappresenta un ostacolo soprattutto nelle Pubbliche Amministrazioni. "Anche in termini giuridici - riprende Teofilatto -, oggi c'è a tutti gli effetti la possibilità di installare le scatole nere. Però il loro utilizzo, specie nell'ambito di aziende statali o vicine allo Stato, risulta essere rallentato. Mi riferisco, per esempio, al caso di una grande azienda pubblica che possiede circa 9.000 veicoli dotati di questi dispositivi che però, in assenza di un accordo sindacale ad hoc, sono tuttora inattivi. Fortunatamente la Consip sta rivedendo le convenzioni sulla fornitura dei mezzi, occupandosi dell'argomento. Risultato: c'è condivisione sulla possibilità di utilizzare dispositivi di diagnosi 'a chiamata', vale a dire solo quando il driver ritiene opportuno chiedere assistenza".

Infine, c'è sul tappeto il tema relativo alla posizione delle compagnie assicurative. "Dal punto di vista legislativo - conclude Teofilatto -, il decreto sulla competitività uscito a inizio anno prevede un beneficio per chi installa le black box e la possibilità per le società di assicurazione di installare in comodato gratuito i dispositivi sui veicoli, riducendo i premi per RC Auto, furti e incendi. Da quello che sappiamo, però, c'è qualche difficoltà a colloquiare in merito con le compagnie, che sembra manifestino ancora una certa resistenza sull'argomento".



Era inevitabile: come confermano gli **ultimi dati Aniasa**, anche la locazione veicoli ha finito per **pagare dazio alla crisi**. Nonostante i **numeri negativi**, però, i **player del settore** non rinunciano a innovare i servizi, ampliare i target di clientela e offrire nuove opportunità di saving

IL NOLEGGIO RALLENTA, MA GUARDA AL FUTURO

di Pietro Teofilatto

Ormai conviviamo con una crisi snervante, resa più dura da una stretta fiscale che, non supportata da reali politiche di rilancio, rischia di deprimere le capacità di ripresa dell'economia.

Le aziende e le famiglie stringono la cinghia e gli indici di fiducia dei consumatori procedono a corrente alternata, tra segnali di ripresa e di stallo. Il mercato dell'auto, in Italia, continua a scendere. A differenza del biennio 2010-2011, però, non trova sostegno da parte delle flotte aziendali. Dopo un 2011 contrassegnato da indici positivi, si sono fatti via via più nitidi anche in questo comparto i segnali negativi apparsi nei primi mesi del 2012. Si sta infatti verificando un certo rallentamento del business, nonostante le flotte, in un mercato automobilistico in difficoltà, siano diventate ancora più importanti,

arrivando a rappresentare quasi il 37% delle immatricolazioni. Oggi un'auto su tre è infatti comprata da società o partite Iva, per fini di lavoro. Di questo il Governo, sempre alla ricerca di maggiori entrate e sempre lento a ridurre le spese delle P.A., si è accorto da ultimo con il disegno di legge sulla stabilità, da approvare entro fine anno. Ma non per riconoscerne l'utilità per l'economia e incentivarne l'uso, riducendo parte del nostro ritardo di competitività sulla media UE, bensì per diminuirne la deducibilità, peraltro già ridotta a giugno con la riforma Fornero. Oltre a tutte le associazioni dell'automotive, anche Confindustria, a cui Aniasa ha evidenziato l'astrusità della normativa, ha espresso un duro commento, chiedendo a Monti e Grillo di riconsiderare il peso tributario sull'auto aziendale.

Un settore che frena

È in questo contesto che anche il noleggio risente delle preoccupazioni e delle incertezze

di soddisfare i bisogni dei clienti in termini di contenimento dei costi, sicurezza del personale viaggiante e misurazione dei comportamenti etici ed eco-sostenibili". Tramite la telematica, dunque, i Fleet Manager possono trovare risposta a molte loro esigenze.

"Questa opportunità - prosegue Algeri - è stata resa possibile da una concomitanza di fattori: la grande evoluzione elettronica a bordo dei veicoli e la sempre maggiore fruibilità ed economicità delle reti telefoniche e satellitari e, soprattutto, il fatto che ora sono disponibili strumenti di telediagnosi. Strumenti che, inoltre, contribuiscono in maniera sensibile a migliorare le funzionalità delle centrali operative, da sempre alla ricerca di dispositivi in grado di assicurare una maggiore proattività e automazione dei processi".

Il monitoraggio dei comportamenti del driver, in particolare, diventa un valore aggiunto fondamentale per il gestore di flotta. Secondo **Pietro Teofilatto**, direttore di Aniasa, "gli strumenti telematici portano certamente benefici in termini di assistenza alla persona e di funzionalità del veicolo, ma sono utili anche per 'moralizzare' alcune situazioni, come per esempio la denuncia di falsi incidenti, che incidono non poco sui costi delle aziende".

“

Gli strumenti telematici sono utili anche per 'moralizzare' alcune situazioni, come per esempio la denuncia di falsi incidenti

Pietro Teofilatto (Aniasa)

”

Gli ostacoli alla diffusione

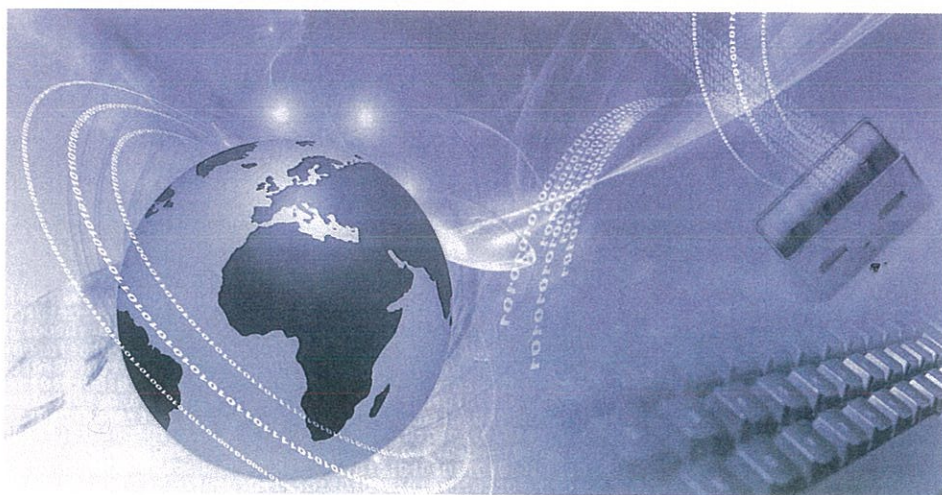
Ancora oggi, però, il saving connesso all'utilizzo della telematica si scontra inevitabilmente con gli elevati costi d'installazione dei dispositivi. "Abbiamo commissionato a un'università italiana un'indagine per definire le dimensioni dei costi collegati alla cosiddetta 'non sicurezza' - sottolinea a questo proposito Solari -. Un'indagine che testimonia come il costo delle soluzioni telematiche assuma un rilievo diverso se lo si raffronta alla somma complessiva delle spese che l'azienda deve sopportare in condizioni di mancanza di safety.

I risparmi che derivano dall'utilizzo della telematica sono infatti quantificabili in maniera puntuale (-15% in termini di consumi e -25% sui costi di manutenzione): ciò significa che il canone mensile che si sopporta per installare le black box presenta un ritorno di investimento in tempi rapidi, sicuramente entro il primo anno di esercizio". Nonostante questo, in

tempi di crisi il costo di installazione non può non pesare sulle scelte delle aziende.

Così come la questione della privacy del driver, che rappresenta un ostacolo soprattutto nelle Pubbliche Amministrazioni. "Anche in termini giuridici - riprende Teofilatto -, oggi c'è a tutti gli effetti la possibilità di installare le scatole nere. Però il loro utilizzo, specie nell'ambito di aziende statali o vicine allo Stato, risulta essere rallentato. Mi riferisco, per esempio, al caso di una grande azienda pubblica che possiede circa 9.000 veicoli dotati di questi dispositivi che però, in assenza di un accordo sindacale ad hoc, sono tuttora inattivi. Fortunatamente la Consip sta rivedendo le convenzioni sulla fornitura dei mezzi, occupandosi dell'argomento. Risultato: c'è condivisione sulla possibilità di utilizzare dispositivi di diagnosi 'a chiamata', vale a dire solo quando il driver ritiene opportuno chiedere assistenza".

Infine, c'è sul tappeto il tema relativo alla posizione delle compagnie assicurative. "Dal punto di vista legislativo - conclude Teofilatto -, il decreto sulla competitività uscito a inizio anno prevede un beneficio per chi installa le black box e la possibilità per le società di assicurazione di installare in comodato gratuito i dispositivi sui veicoli, riducendo i premi per RC Auto, furti e incendi. Da quello che sappiamo, però, c'è qualche difficoltà a colloquiare in merito con le compagnie, che sembra manifestino ancora una certa resistenza sull'argomento".



dell'economia. Le avvisaglie di rallentamento intraviste nel primo trimestre sono diventate reali alla fine del terzo e per la prima volta compaiono segnali negativi sul fatturato complessivo, che registra un -5,9%. Vari sono i motivi, riconducibili essenzialmente al minor numero di veicoli venduti alla fine della locazione a lungo termine (che scontano anche la generalizzata riduzione del valore medio dei veicoli usati) e agli effetti del downgrading della gamma richiesto da una clientela votata al maggiore risparmio. Anche se le immatricolazioni presentano dati negativi (-17,5%, si tratta di ben 41mila veicoli nuovi in meno nel raffronto 2012/2011), la flotta complessiva del noleggio mantiene invece le sue posizioni, con un -0,9% definibile come "di stabile assestamento".

Che cosa sta succedendo? Come in tutte le famiglie, nelle situazioni incerte le decisioni sono spesso rinviate, rimandando a momenti più chiari gli investimenti e cercando di utilizzare per più tempo beni durevoli come sono, nel nostro caso, le auto o i furgoni. E, contemporaneamente, si individuano nuove modalità di uso e consumo. Nello specifico del noleggio, si sta quindi verificando una maggior permanenza in flotta dei veicoli, che sono nei servizi a breve termine oggetto di un maggior tasso di utilizzo nonché più focalizzati nel periodo estivo, e nei servizi a lungo termine di un allungamento dei contratti di circa 6-12 mesi, rinviando il rinnovo a quando la situazione economica sarà migliorata. Gli operatori del noleggio sono poi impegnati a innovare i servizi, personalizzandoli al massimo e perseguendo nuovi target, Pmi e professionisti in primo luogo, evidenziando gli aspetti della sostenibilità ambientale che non comportino aggravii di costo.

IL SETTORE DEL NOLEGGIO DOPO I PRIMI NOVE MESI 2012

	Genn. - Sett. 2012	Genn. - Sett. 2011	Var.
Fatturato	3.867.265.000	4.112.908.000	-5,8%
Immatricolazioni (auto e furgoni)	193.800	235.800	-18%
Flotta totale (Nlt & Rac)	666.000	672.000	-0,9%

NOLEGGIO A BREVE TERMINE

	Genn. - Sett. 2012	Genn. - Sett. 2011	Var.
Fatturato (€)	448.265.000	482.408.000	-7%
Giorni di noleggio	13.065.145	13.897.560	-6%
Numero di noleggi	2.245.089	2.308.054	-3%
Durata media per noleggio (gg)	5,8	6	-3%
Prezzo medio per noleggio (€)	200	209	-4%
Prezzo medio per giorno di noleggio (€)	34,3	34,7	-1%
Immatricolazioni, di cui	70.500	92.500	-24%
auto	67.950	89.200	-24%
furgoni	2.550	3.300	-22%

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

	Genn. - Sett. 2012	Genn. - Sett. 2011	Var.
Fatturato da noleggio	2.841.500.000	2.809.050.000	1,2%
Fatturato da pre-lease	32.850.000	37.080.000	-11,4%
Fatturato da rivendita	544.650.000	784.370.000	-30,6%
Fatturato totale	3.419.000.000	3.630.500.000	-5,8%
Immatricolazioni auto	109.000	112.500	-2,7%
Immatricolazioni furgoni	14.300	30.100	-53%
Totale immatricolazioni (auto+furgoni)	123.300	142.600	-13,5%
Flotta circolante auto	407.000	400.300	1,7%
Flotta circolante furgoni	117.000	121.000	-3,5%
Totale circolante (auto+furgoni)	524.000	521.000	0,6%

Rac: cala il business, tiene il leisure

Il breve termine ha particolarmente risentito della contrazione della mobilità aziendale, visto l'inevitabile contenimento delle spese di trasferta, registrando una diminuzione del 7% su tale segmento. La domanda turistica nella stagione estiva, il 60% del mercato del Rent a car, ha invece tenuto, specialmente per quanto

riguarda i contratti stipulati presso gli aeroporti. Si è tuttavia constatato un accorciamento della durata media dei noleggi del 3,1%. Insomma, la clientela privata non rinuncia a noleggiare vetture per le proprie esigenze turistiche, specialmente con la formula fly & drive, riducendo però il periodo di utilizzo, viste le ristrettezze congiunturali.

E sempre più sono state privilegiate

le soluzioni low cost, per le quali Internet è diventato un canale fondamentale, comparando offerte e servizi (è tuttavia sempre opportuno considerare appieno la qualità e la trasparenza di quanto viene proposto dai portali di viaggi). A conti fatti, pur con il buon andamento nel periodo estivo, ne ha risentito il fatturato totale, che ha visto una flessione del 7%, con un prezzo medio per noleggio sceso a 224 euro (-3%).

Il Nlt continua a piacere

Il noleggio a lungo termine ha visto un lieve calo delle immatricolazioni di vetture (-2,7%), mentre la notevole differenza in negativo del 53% per i furgoni è dovuta al confronto con grandi commesse come Poste Italiane e Telecom, rinnovate nel 2011. La tenuta della flotta è indicativa del fatto che, nonostante la crisi, il noleggio viene apprezzato per i vantaggi e i saving prodotti. Il lieve aumento verificatosi (+0,6%) va peraltro inquadrato nella decisa richiesta



di veicoli da parte degli operatori di noleggio a breve termine per esigenze dovute alla stagione estiva. Si tratta di un nuovo elemento sviluppatosi nell'ultimo biennio, sicuramente indicativo di sinergie e di misure per contenere il Tco, che comunque andrà monitorato nello specifico. Il fatturato scende (-5,8%), calo dovuto non alla attività di noleggio, che vede un aumento seppur contenuto dell'1,2%, ma al fatto che nel 2011 era stato venduto un maggior numero di veicoli a fine noleggio, in relazione al termine di

importanti contratti, molti dei quali prorogati. Parziale riduzione anche del fatturato pre-lease (-11,4%).

Che cosa ci aspetta nel 2013?

Tutto il settore del noleggio è oggi impegnato da una parte a mantenere gli elevati standard manutentivi della flotta e, dall'altra, a pianificare nuove strategie e lanciare nuovi prodotti, indirizzati a raccogliere nuove fasce di clientela che, proprio a causa della crisi, sono interessate ai vantaggi economici e finanziari insiti nel noleggio. Il settore insomma tiene duro, cerca di superare la crisi dei consumi, mantiene in flotta i veicoli per più tempo. E proprio nella fase di incertezza persegue nuove politiche di customer experience, mirando ad affiancarsi, oltre che ai Fleet Manager, anche ai driver. Guardando al prossimo anno, per il primo semestre non sono attese novità di rilievo e probabilmente i volumi di immatricolazioni e di fatturato si manterranno analoghi al 2012. Le motorizzazioni ibride (in particolare gasolio ed elettrico) di vari nuovi modelli commercializzati, già da gennaio potrebbero essere una novità trainante per il mercato delle flotte.

Intanto le imprese del settore e la clientela aziendale sperano, in modo particolare, in un riallineamento alla fiscalità media europea. La discussione del disegno di legge delega per la riforma fiscale è nell'agenda del Parlamento e l'intero settore dell'automotive, Aniasa compresa, ha sottolineato come questa sia l'occasione per riequilibrare e semplificare la fiscalità sull'auto aziendale. Ecco, questo è davvero il miglior regalo che il Governo in carica può lasciare sotto l'albero: trovare il tempo per approvare e attuare la riforma del fisco.

IL MERCATO AUTO: PRIVATI, FLOTTE E NOLEGGIO (INCIDENZA %)

Dall'analisi della struttura del mercato si confermano le tendenze tipiche degli ultimi 24 mesi. In forte calo le famiglie, che nel confronto sul terzo trimestre 2010-2012 scendono di quasi 9 punti percentuali. Cresce peso delle immatricolazioni per acquisto

e leasing finanziario da parte delle società, dal 14,3 al 17,8%. Le immatricolazioni uso locazione senza conducente sono cresciute nello stesso periodo di oltre 5 punti di rappresentatività e l'incidenza totale sui primi nove mesi è arrivata al 19%.

Immatricolazioni	Genn. - Sett. 2012	Genn. - Sett. 2011	Genn. - Sett. 2010
Privati	63,2%	66,2%	72%
Flotte aziendali di cui	36,8%	33,8%	28%
Noleggio	19%	16,5%	13,7%
Società/Leasing	17,8%	17,3%	14,3%
TOTALE	100%	100%	100%

Fonte: Unrae - Ministero dei Trasporti ed elaborazioni Aniasa