

Rivista del Noleggio e Fleet Management

FLEET
magazine



n129



NUOVA HYUNDAI i30 PASSAPORTO EUROPEO



MERCATO

Europa e Italia: una panoramica sul 2016

OEM E LCV FLEET FOCUS

Bilanci e progetti delle Case: flotte e noleggio in primo piano

ANIASA

Cardinali è il nuovo presidente:
"Verso un'associazione 4.0"

A pochi giorni dalla nomina ufficiale, abbiamo incontrato **IL NUOVO PRESIDENTE DI ANIASA**. Che ci ha spiegato gli **OBIETTIVI** e le (enormi) **POTENZIALITÀ DI SVILUPPO DELL'ASSOCIAZIONE**. Che ha nella **"DIVERSIFICAZIONE INTERNA"** uno dei suoi punti di forza principali

Andrea Cardinali Obiettivo, un'Aniasa

di Marco Castelli

I numeri, in questo caso, suonano come una dolce sinfonia: il 2016 è stato un anno importante per il noleggio, che ha raggiunto il record storico di immatricolazioni, oltre 380mila veicoli (tra vetture e veicoli commerciali).

Un'auto su cinque, in altre parole, è destinata al comparto del renting. E la voce "clienti" include ormai oltre 65mila aziende, 2.700 PA e un numero crescente (ancora piccolo, ma significativo) di privati. Con questo quadro - che delinea inequivocabilmente i tratti di un comparto in salute - ben dipinto nella mente, incontriamo **Andrea Cardinali**, da gennaio nuovo pre-



sidente di Aniasa. Un manager che conosciamo molto bene. Da vent'anni nel mondo del noleggio, l'attuale presidente e amministratore delegato di Alphabet Italia succede a Fabrizio Ruggiero con un incarico quadriennale (2017-2020).

Il coronamento di un percorso che lo ha visto testimone attivo della crescita roboante vissuta in quattro lustri dal noleggio. "Quando sono entrato

in questo settore - racconta -, il NIT era caratterizzato da un parco circolante di 64mila veicoli, mentre oggi siamo arrivati a 640mila. Dieci volte tanto". I numeri, lo abbiamo detto, sanno essere una dolce sinfonia.

FM: Ingegnere Cardinali, cosa significa per lei raccogliere il testimone di Fabrizio Ruggiero alla presidenza di Aniasa?

"Più che come erede di un presidente, mi piace pensarmi come erede di dieci presidenti. Io sono l'undicesimo e ricevo un testimone che, dai tempi di Renato Calligaro, è passato di mano in mano per 51 anni. Negli ultimi venti, ho lavorato sia nel noleggio e breve sia nel noleggio a lungo termine, e ho avuto occasione di toccare con mano quanto questo

“

Aniasa non rappresenta soltanto gli interessi delle sue associate, ma anche e soprattutto quelli delle 65mila aziende che usufruiscono dei nostri servizi

Andrea Cardinali

”

mestiere possa essere interpretato in maniera diversa a seconda dell'azienda.

L'orgoglio è quello di essere al timone di un'associazione che nel tempo ha combattuto e vinto molte battaglie, come quella recente dell'Articolo 94, e che ha sempre seguito un percorso lineare di continuità, senza mai incertezze o inversioni di rotta.

Tra l'altro, con il mio mandato entrerà in vigore il nuovo Statuto di Aniasa e ci sono tutti i presupposti per intercettare con intelligenza il cambiamento che il mondo della mobilità sta vivendo".

rammortalamento, quello della fiscalità è rimasto un 'tallone' d'achille' che tutti gli ultimi presidenti dell'associazione hanno dovuto fronteggiare.

L'ottimismo, per quanto mi riguarda, è d'obbligo, il dialogo con le istituzioni c'è sempre stato e continuerà, anche se sappiamo che gli interlocutori del Governo cambieranno inevitabilmente nel corso del mio mandato.

Gli sviluppi futuri dipenderanno senz'altro dalle compatibilità di bilancio statali, ma credo che il nostro obiettivo debba essere quello di veicolare un messaggio fondamentale: Aniasa non rappresenta soltanto

nel prossimo triennio?

"Ho menzionato la sfida più classica, quella del fisco, ma ce ne sono altre importanti: dall'aspetto normativo, dato che, la cornice legislativa riguardante il mondo dell'auto (nonostante alcuni progressi sul fronte della semplificazione) è ancora complessa, incerta, talvolta avversa, certamente poco 'business friendly', alla situazione macroeconomica, che è ancora stagnante, fino ai costi crescenti di compliance.

Premesso che l'associazione è da sempre promotrice della più rigorosa compliance, sia al proprio interno che fra i suoi membri, il quadro delle

al passo con i tempi

FM: Quali sono le novità introdotte dal nuovo Statuto?

"A parte l'adeguamento alla cosiddetta 'riforma Pesenti' di Confindustria e l'allungamento del mandato (4 anni sono certamente un auspicio di lunga vita...), le principali novità sono, da una parte, la nuova sezione dedicata al car sharing, che è un primo passo verso l'ambizione di "allargare" Aniasa a tutte le forme di mobilità automobilistica, e, dall'altra parte, la costituzione di un Organismo di Vigilanza interno, che oggi è davvero una best practice in termini di governance associativa, all'interno di Confindustria e non solo".

FM: Parlando di continuità con il recente passato, è impossibile non riferirsi alla problematica della fiscalità, tuttora penalizzante per il settore. Quali sviluppi vede per il futuro? E' ottimista sul fatto di poter creare un dialogo con le istituzioni?
"Nonostante le aperture che ci sono state, come, ultimo esempio, il supe-

gli interessi delle sue associate, ma anche e soprattutto quelli delle 65mila aziende di ogni dimensione che usufruiscono dei nostri servizi. Ad essere penalizzato da questa situazione, dunque, è tutto il tessuto economico italiano".

FM: Quali sono le sfide principali che l'associazione dovrà affrontare

normative si fa di anno in anno più gravoso anche dal punto di vista economico.

Mi riferisco agli adempimenti sempre più rigorosi riguardanti l'ambiente, la privacy, i diritti del consumatore, ma anche gli stessi adempimenti fiscali e quelli specifici del mondo auto. Che obbligano le imprese ad assumere legali interni,

CHI È ANDREA CARDINALI



Andrea Cardinali, 52 anni, è perugino di nascita e romano di adozione. Dopo gli inizi nel settore delle infrastrutture, nel 1997 compie il passaggio al settore automotive, prima in GE Capital Fleet Services, poi in Hertz. Nel 2008 il ritorno al long term come amministratore delegato di ING Car Lease in Italia, poi acquisita da Alphabet (Gruppo BMW) a fine 2011. Cardinali guida il processo di integrazione e, da allora, ricopre l'incarico di presidente e amministratore delegato.

Il suo contributo in Aniasa comincia nel 2009, con l'elaborazione del Codice di Condotta del NIt, entrato in vigore nel 2012. Poi, due mandati consecutivi da vicepresidente, nel corso dei quali cura in particolare l'Osservatorio Salariale e i rapporti con Leaseurope, come membro dell'Automotive Steering Group a Bruxelles.

IL NUOVO CONSIGLIO GENERALE

Secondo lo Statuto, recentemente modificato in ossequio alla "riforma Pesenti" di Confindustria, il Consiglio Generale di Aniasa sarà composto da otto membri, oltre al past president Fabrizio Ruggiero:

Sezione Noleggio a Breve Termine

Vicepresidente	Massimiliano Archiapatti (Hertz Italiana)
Vicepresidente	Gianluca Testa (Avis Budget)
Consigliere	Salvatore Vinti (Win Rent)

Sezione Noleggio a Lungo Termine

Vicepresidente	Mario Tavazza (Locauto)
Vicepresidente	Italo Folonari (Mercury)
Consigliere	Massimo Ferraris (Arval Service Lease)

Sezione Servizi di Car Sharing

Consigliere	Gianni Martino (Car2Go)
-------------	-------------------------

Sezione Servizi Automobilistici

Consigliere	Enrico Colombo (Aci Global)
-------------	-----------------------------

“

La sfida principale che ci attende è quella di tenere il passo con i cambiamenti epocali che stiamo vivendo, per guadagnare rappresentatività, senza perdere la coesione interna

Andrea Cardinali

”

incaricare consulenti esterni specializzati, e mettere in piedi procedure che hanno un impatto molto elevato, specialmente per le pmi.

La sfida principale che ci attende, però, è quella di tenere il passo con i cambiamenti epocali che stiamo vivendo, per guadagnare rappresentatività, senza perdere la coesione interna.

Penso per esempio alla rivoluzione digitale in corso, ad una domanda che è sempre più esigente e organizzata, sia sul fronte B2C che su quello B2B, a nuovi segmenti di mercato, come il Nlt per i privati, a nuove forme di mobilità (car sharing, car pooling, ride sharing, ride hailing),

che si consolideranno sempre più, a nuove frontiere tecnologiche, come quella della telematica e dell'auto connessa, elettrica, condivisa, ma anche all'ingresso nel mondo della mobilità di nuovi player apparentemente remoti, come le tech companies. Insomma, la parola chiave sarà certamente: modernizzazione”.

FM: Un altro obiettivo sarà quello di allargare la base associativa?

“Certamente sarà un obiettivo primario. Non dovrà essere un allargamento soltanto 'verticale', ma anche e

soprattutto 'orizzontale': ciò significa attrarre i player che appartengono ai nuovi settori della mobilità.

Nella sezione 'Servizi Automobilistici', c'è una prateria che possiamo e dobbiamo esplorare, sfruttando un enorme punto di forza che ci distingue da altre realtà associative, ovvero la diversificazione interna: quest'ultima ci consentirà di intercettare al meglio i cambiamenti e accrescere la nostra rappresentatività”.

FM: Come vede il futuro del noleggio?

“Sarà un noleggio con confini sempre più sfumati tra Nlt, Rac, car sharing e altri servizi di mobilità. Saremo sempre più player a 360 gradi. La mia ambizione, non a caso, è quella di lasciare al prossimo presidente una 'Aniasa 4.0', ovvero un'associazione organizzata per aree tematiche, non più per singoli prodotti”.

FM: I numeri continuano a rappresentare un settore in crescita. Cosa emerge, in particolare, dal 2016 appena trascorso?**Quali sono gli indicatori maggiormente positivi?**

“Certamente le immatricolazioni, che hanno superato il record del 2008, parlano chiaro: delineano un comparto in gran salute, all'interno in un mercato in ripresa. Quindi, il 2017 non può che aprirsi all'insegna dell'ottimismo”.



Una foto di Andrea Cardinali con Fabrizio Ruggiero, past president di Aniasa.



Noleggino l'asso della crescita

Nel 2016, il renting ha guidato **L'INCREMENTO DELLE IMMATRICOLAZIONI NEL NOSTRO PAESE**. Che, stavolta, si è affermato come la locomotiva della **RIPRESA DELLE QUATTRO RUOTE** a livello Continentale. Ecco i numeri di bilancio

di Pietro Teofilatto

Mentre le polemiche sulle emissioni negli Stati Uniti e nel nostro Continente infuocano l'andamento delle azioni delle Case auto, mentre Governi e politica intervengono su uno dei comparti industriali più importanti del globo, il mercato europeo chiude un brillante 2016 con 15 milioni di autovetture, il livello più alto dal 2007. E l'Italia ne è stata la locomotiva, grazie specialmente al noleggio. Il bilancio delle quattro ruote in Europa ha visto un 2016 in grande fermento. Sono state infatti oltre 14,6 milioni le immatricolazioni

nei 28 Paesi comunitari, con un aumento del 6,8% sul 2015. E, considerando anche i Paesi EFTA, si arriva a superare i 15,1 milioni, 900 mila unità in più rispetto ai 14,2 milioni del 2015: si torna quindi ai livelli del 2007, l'anno pre-crisi diventato ormai riferimento di serie storiche. Il maggior volume di nuove vetture - il 73% - è stato ancora una volta registrato nei cinque maggiori mercati, in ordine di rilevanza Germania, Regno Unito, Francia, Italia e Spagna. E sono proprio questi ultimi due i Paesi che, dopo anni di risultati negativi, hanno visto la migliore performance con il

+15,8% ed il +20,9%, continuando nella ripresa per loro iniziata solo nel 2014.

Diamo un rapido sguardo, nel dettaglio, a quanto è successo nei Paesi "Top 5".

GERMANIA LEADER EUROPEO DELL'AUTO

Con 3,3 milioni di immatricolazioni, il mercato tedesco si conferma leader nel Continente, annoverando una crescita del 5,6% e arrivando al volume più alto dal 2009, quando furono targate 3,8 milioni autovetture.

Si tratta di un contesto in cui i brand teutonici arrivano al 71% e che vede il segmento delle flotte, molto rappresentativo, attestarsi al 65%.



Pietro Teofilatto

IMMATRICOLAZIONI TOP 5 UE 2007-2016

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. 16/15
Germania	3.148.163	3.090.040	3.807.175	2.916.260	3.173.634	3.082.504	2.952.431	3.036.773	3.206.042	3.351.607	5,6%
Regno Unito	2.404.007	2.131.795	1.994.999	2.030.846	1.941.253	2.044.609	2.264.737	2.476.435	2.633.503	2.692.786	6,3%
Francia	2.109.672	2.091.369	2.302.398	2.251.669	2.204.229	1.898.760	1.790.456	1.795.885	1.917.226	2.015.177	6,8%
Italia	2.494.115	2.161.359	2.159.465	1.962.042	1.749.469	1.403.150	1.304.648	1.360.578	1.575.737	1.824.968	15,8%
Spagna	1.614.835	1.161.173	952.772	982.015	808.051	699.589	722.689	855.308	1.034.232	1.147.007	20,9%

Fonte: ANFIA su dati EU

INDICI TOP 5 UE 2007-2016

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. 16/05
Germania	100	98	121	93	101	98	94	96	102	106	1,8%
Regno Unito	100	89	83	84	81	85	94	103	110	112	9,5%
Francia	100	99	109	107	104	90	85	85	91	96	-9,1%
Italia	100	87	87	79	70	56	52	55	63	73	-36,8%
Spagna	100	72	59	61	50	43	45	53	64	71	-36,0%

Fonte: ANFIA su dati EU (base 2007=100)

Anche il mercato dell'usato è da record con 7,4 milioni di passaggi di proprietà, e una movimentazione di ben 10,7 milioni di auto, considerando anche il nuovo. Le stime per il 2017 indicano un aumento del 2%.

REGNO UNITO PRIMATO STORICO

Dopo il podio del 2015, il 2016 è stato l'anno del record assoluto di vendite nelle isole britanniche con quasi 2,7 milioni di nuove targhe (+2,3%). Un andamento caratterizzato negli ultimi cinque anni sia da una scelta ampissima di modelli, sia dalla forte attrattiva di varie possibilità di finanziamenti.

Gli automobilisti inglesi hanno poi già in vetrina, per il 2017, il lancio già pianificato di 70 nuovi modelli, un dinamismo quasi rivoluzionario. Le immatricolazioni ad uso aziendale salgono al 55%, vale a dire circa 1,5 milioni di unità, il doppio rispetto all'Italia. E'

prevenivano un certo calo per l'anno corrente, tra il 5-6%.

FRANCIA SI CONSOLIDA LA RIPRESA

L'ultimo triennio ha visto il mercato francese in progressivo rilancio e l'anno scorso si è tornati sopra i 2 milioni di auto, livello che non veniva raggiunto dal 2011.

Sotto l'aspetto delle motorizzazioni e delle carrozzerie si registrano livelli in media con gli altri Paesi, con aumento delle alimentazioni a benzina e dei veicoli a basso impatto ambientale, nonché tenuta delle berline (oltre la metà del nuovo) e aumento di Suv e vetture top di gamma.

Secondo varie analisi di settore, il mercato 2017 è visto in leggero aumento (+2,2%).

SPAGNA E ITALIA INCREMENTI A DOPPIA CIFRA

Il maggior dinamismo in Italia e in Spagna trova origine dal fatto che

entrambi questi mercati hanno risentito notevolmente delle politiche economiche e finanziarie portate avanti dall'Unione Europea, e sono ancora relativamente lontani dai massimi ante-crisi.

I due Paesi hanno poi sofferto il clima di incertezza politica e, in particolare, l'Italia dei tempi lunghi o indeterminati delle riforme strutturali.

Ne è derivato nello specifico un rallentamento del fisiologico rinnovo del parco circolante, che peraltro continua a determinare effetti negativi, specialmente sulla sicurezza

Con 3,3 milioni di immatricolazioni, il mercato tedesco si conferma leader nel Continente, annoverando una crescita del 5,6% e arrivando al volume più alto dal 2009



IMMATRICOLAZIONI AUTO 2014-2016

	2014	%	2015	%	2016	%	Var. 16/15
Privati	827.785	60,8	979.848	62,2	1.102.906	60,4	12,6
Flotte aziendali	533.008	39,2	596.106	37,8	722.304	39,6	21,2
Società	220.640	16,2	229.868	14,6	292.992	16,1	27,5
Leasing persone fisiche	20.645	1,5	23.784	1,5	29.064	1,6	22,2
Leasing persone giuridiche	22.837	1,7	25.459	1,6	30.187	1,7	18,6
Noleggio	264.201	19,4	312.369	19,8	364.498	20,0	16,7
Taxi	4.471	0,3	4.454	0,3	5.252	0,3	17,9
Altri	214	0,0	172	0,0	311	0,0	80,8
TOTALE	1.360.793	100,0	1.575.954	100,0	1.825.210	100,0	15,8

Fonte: Elaborazione ANFIA su dati Ministero Infrastrutture e Trasporti

Il maggior dinamismo in Italia e in Spagna trova origine dal fatto che entrambi questi mercati hanno risentito notevolmente delle politiche economiche e finanziarie portate avanti dall'UE

e sull'ambiente. E di conseguenza l'aspetto di rilievo è ancora un trend di prevalente sostituzione, con volumi tuttora di gran lunga inferiori al 2007.

Nel mercato iberico sono state immesse 1,1 milioni di autovetture nuove di fabbrica, un aumento del 10,9% rispetto al 2015.

I canali di vendita continuano a registrare per il segmento dei privati una quota di oltre il 54%, cui si affiancano le quote di società e del

noleggio, pari rispettivamente al 28% e al 18%. Per affrontare la pesante crisi del settore e ben consapevole dell'indotto che questo genera sull'economia generale del Paese, il Governo spagnolo ha messo in campo piani mirati per rilanciare l'industria automobilistica.

I miglioramenti dei servizi in generale e le sostenute attività sul fronte del turismo hanno poi funzionato da volano alla ripresa in atto e, secondo le previsioni, il totale delle nuove immatricolazioni dovrebbe attestarsi nel 2017 a quota 1,2 milioni. Volumi che risultano però ancora inferiori del 36% rispetto alle vendite record del 2007, pari a 1,61 milioni.

IL BELPAESE

Con una ripresa iniziata nel 2014, anche in Italia i volumi risultano inferiori del 36,9% rispetto ai livelli

del 2007. Ma a differenza della Spagna il nostro Paese difetta di un reale piano di sostegno al mercato e all'industria automobilistica.

L'unica misura, varata con la Legge di Stabilità del 2016 e confermata con Legge di Bilancio per il 2017, è stata quella del superammortamento delle auto come beni d'impresa, che ha sollecitato il rinnovo delle flotte aziendali.

In effetti i risultati finali attestano un 2016 record per il nostro comparto di riferimento, completando così un triennio che ha visto un profondo cambiamento dei canali di vendita. Le quote dei privati sono infatti scese al 60%, mentre le immatricolazioni per le società sono stabili al 40%, laddove nel precedente triennio 2011-2013 si attestavano al 34% (e i privati al 66%).

Nell'attuale contesto di ripresa, il noleggio continua nel suo trend di crescita e le 365.000 immatricolazioni di autovetture ne costituiscono il record storico, superando le 316mila del 2008 e confermando il 20% di rappresentatività del mercato. Certamente la riduzione della tassazione che incombe sull'uso societario dell'auto costituirebbe un ulteriore stimolo al rinnovo delle flotte, che, con il più rapido turn-over, contribuirebbero maggiormente agli stessi introiti tributari.

AUTO AZIENDALI: L'ESEMPIO DEGLI ALTRI PAESI

Il panorama delle vendite automobilistiche in Italia vede l'incidenza del segmento privato sempre maggiore rispetto agli altri Paesi dell'Unione Europea, che invece utilizzano in modo strutturato gli effetti positivi dell'auto aziendale.

Per invertire il trend, è

necessario seguire l'esempio virtuoso degli altri Paesi UE, che hanno attivato piani organici per promuovere il rinnovamento del parco circolante con veicoli più moderni e funzionali all'ambiente e alla sicurezza stradale, così come stabilito dalle regole europee.