

Dai **FINANZIAMENTI AL LEASING**, fino ad arrivare alle varie **DECLINAZIONI DEL NOLEGGIO**. Senza dimenticare **L'ACQUISTO**. Oggi le opzioni per avere **UN'AUTO AZIENDALE** sono molteplici e sempre più variegate. Vediamole nel dettaglio...

Un abito per TUTTI



di Marco Castelli

Quanti modi ci sono per avere un'auto? Se fino a qualche decennio fa la risposta a questa domanda era pressoché scontata (l'unica soluzione possibile era "l'acquisto cash"), oggi la possibilità di scelta è sempre più variegata. Il discorso vale ancora di più per il veicolo aziendale. In altre parole, non esiste una formula universale valida per tutti, ma è il singolo Fleet Manager, responsabile acquisti, o professionista "user chooser" a dover valutare come acquisire la vettura a seconda delle sue esigenze

o di quelle della sua azienda, delle normative fiscali e dell'utilizzo che vuole fare dell'auto. E' il bello (e, a volte, anche il difficile) della "multiple choice", un concetto sempre più diffuso nel mondo delle quattro ruote (e non solo), che avevamo introdotto qualche anno fa sulla nostra rivista parlando di finanziamenti. Ora, in queste pagine, proviamo ad allargare l'orizzonte, dedicando un ampio capitolo a parte al nostro settore di riferimento: il noleggio.

Ma andiamo con ordine. Il viaggio che intraprendiamo deve gioco forza partire dalle varie tipologie di finanziamento a disposizione di professionisti e pmi, per poi arrivare al leasing e al renting vero e proprio. Che, come vedremo, oggi è caratterizzato da confini sempre meno marcati tra il breve, il medio e il lungo termine.

FINANZIAMENTI

Cominciando dal principio, la soluzione più semplice e "vicina" all'acquisto puro è il credito classico - molto diffuso, come sappiamo, tra i privati -, che comporta il pagamento del veicolo attraverso un piano a rate mensili di importo costante. Una formula che oggi, rispetto al passato, offre un numero maggiore di servizi assicurativi (dalla classica RCA, alla polizza Furto/Incendio, fino ad arrivare alla Kasko) e la possibilità di inserire direttamente nella rata il piano di manutenzione programmata.

CARO VECCHIO ACQUISTO, SEI ANCORA VIVO...

Chi dice che l'acquisto dell'auto è una formula ormai obsoleta sbaglia. Certo, complice la crisi e l'ascesa del renting, ormai questa soluzione sta passando in secondo piano, ma non possiamo certo celebrarne l'uscita di scena. Anzi. L'agevolazione fiscale del

superammortamento al 140%, valevole fino al 31 dicembre 2016 (e confermata nel 2017 esclusivamente per i mezzi acquistati da noleggiatori, tassisti e NCC), infatti, ha spinto parecchi Fleet Manager e professionisti a scegliere la proprietà.



Al fianco del credito classico, c'è poi quello con maxi-rata: una soluzione ideale per "calmierare" i costi mensili intermedi, attraverso il versamento di un anticipo (di valore variabile) e la presenza di maxi-rata finale o "balloon".

Sempre più spesso, tra l'altro, tale prodotto finanziario comprende anche l'opzione di restituzione del veicolo, ideale per chi non percorre molti km (il chilometraggio in eccesso, infatti, in questo caso comporta penali, ndr.) e, allo stesso tempo, sceglie di guidare un mezzo sempre nuovo o, comunque, con poca strada compiuta alle spalle.

Importante sottolineare che oggi la scelta del finanziamento, qualunque esso sia, avviene sempre più on-line.

Ci sono infatti siti web legati alle Case automobilistiche, come ad esempio quelli di FCA Capital e Toyota pay per drive, che consentono di scegliere - da pc o da

Mobile - il modello, l'allestimento, la motorizzazione e di "simulare" il piano d'ammortamento a seconda della durata. Con la possibilità di selezionare l'entità dell'anticipo e di modificare gli importi da versare nei singoli mesi.

LEASING

Tra la proprietà e il noleggio, quindi, c'è il leasing, che può essere definito un intramontabile strumento di acquisizione di un'auto, specie se si tratta di un veicolo aziendale.

Pagando un canone periodico, il professionista (o l'azienda) ha

a disposizione una vettura per svolgere la sua attività. Vettura che successivamente può diventare di sua proprietà al termine del contratto, in seguito al pagamento di una quota prefissata di riscatto. Esistono, in particolare, diverse tipologie di leasing: il classico (e molto diffuso) leasing finanziario, il leasing operativo e il leasing con servizi, detto anche full leasing. Se il primo prevede che, alla scadenza del contratto, il cliente possa decidere se riscattare il bene o restituirlo alla società che lo concede in locazione, il secondo è una sorta di noleggio "esautorato" dai servizi e, nella maggior parte dei casi, non include la possibilità del riscatto finale.

Molte aziende scelgono proprio quest'ultima formula per evitare il problema del chilometraggio in eccesso, che comporta, nel caso del renting, un maggiore esborso di denaro.

Recentemente sta iniziando a farsi largo sulla scena del leasing finanziario la variante con "alto valore di riscatto" (dal 10% fino anche al 40%), proposta più spesso dalle società finanziarie captive delle Case auto, che offre il vantaggio di contenere l'importo dei canoni mensili e di favorire un accordo, al termine del contratto, di permuta della vettura da parte del concessionario.

Il che consente di "fidelizzare" maggiormente l'azienda o il libero professionista, che trova vantaggi nel riacquistare un nuovo veicolo

Il mondo del renting oggi offre una vasta possibilità di scelta ai Fleet Manager, alle pmi, ai professionisti e, perché no, anche ai privati

Il noleggio è caratterizzato da confini sempre meno marcati tra il breve, il medio e il lungo termine

della stessa marca o dello stesso Gruppo. Infine, c'è il full leasing, che è una variante utile per chi è interessato a finanziare non solo l'auto, ma anche i servizi ad essa legati (in primis, la manutenzione), per non avere pensieri e, soprattutto, spese impreviste durante tutto l'arco contrattuale.

NOLEGGIO: DA UN MINUTO A TANTI ANNI

Arriviamo ora al noleggio, che costituisce il simbolo più lampante della "multiple choice". Solo il mondo del renting, infatti, oggi offre una vasta possibilità di scelta ai Fleet Manager, alle pmi, ai professionisti e, perché no, anche ai privati. Partiamo dalle formule "brevi". Secondo la regolamentazione legislativa vigente, "nella nozione di noleggio a 'breve termine' rientra il possesso o l'uso ininterrotto del mezzo di trasporto per un periodo non superiore a 30 giorni; conseguentemente sono a 'lungo

termine' le prestazioni di locazione che determinano un utilizzo superiore a 30 giorni" spiega **Pietro Teofilatto**, direttore della sezione Nlt di Aniasa.

Oggi, però, come detto all'inizio, questi confini tra short e long term stanno scomparendo, per andare a soddisfare una rosa più vasta di esigenze. Nello specifico, chi ha necessità di un'auto per un breve spostamento (massimo un giorno) oggi può scegliere il car sharing (pubblico o aziendale), chi ha bisogno di un veicolo da uno a trenta giorni (per vacanza o per lavoro) ha invece a disposizione la tradizionale formula del Rac.

Varcato l'arco temporale del mese, troviamo poi un "panel" di soluzioni diverse entrate in voga negli ultimi tempi. In primis, i noleggi plurimensili, che mediamente hanno una durata da 1 a 3 mesi: una formula

offerta soprattutto dalle società di short term, che però, ad oggi, impone ancora dei vincoli piuttosto marcati (l'arco temporale, per fare un esempio, può essere solo di 1, 2, o 3 mesi, e non esistono durate intermedie).

Il cosiddetto "medio termine" è invece la formula più trendy e, allo stesso tempo, ancora da esplorare. L'hanno lanciata recentemente sia Arval, con il "Mid Term", sia Leasys, con alcuni pacchetti del "Be-Free".

Mediamente, si tratta di soluzioni che spaziano tra i 6 e i 24 mesi.

La loro caratteristica principale è la flessibilità: è infatti possibile apportare proroghe o modifiche contrattuali anche di mese in mese. Con un indubbio vantaggio per il cliente.

Infine, il "lungo termine"

è, secondo l'accezione tradizionale, la formula di noleggio che dura 36 mesi e oltre. L'arco temporale può arrivare, specie nel caso dei veicoli commerciali (che hanno un ciclo di vita più lungo rispetto alle vetture) anche a 60 mesi.

Generalmente, però, la durata dei contratti di noleggio a lungo termine è compresa tra i 36 e i 48 mesi, con una soglia di chilometraggio che si aggira in questo periodo, in media, tra i 48mila e i 90mila chilometri.

"Si tratta di termini correlati a vari fattori, tra cui il valore residuo del veicolo (molto importante per la rivendita al termine del contratto), il restyling o la presentazione di nuovo modello, e l'uscita di nuove motorizzazioni" osserva Teofilatto. Aldilà delle varie declinazioni, la sfida intrapresa dai player del noleggio è chiara: soddisfare esigenze di mobilità di qualunque tipologia di clientela. Esigenze che possono durare pochi minuti, così come tanti anni.



Pietro Teofilatto

LE VARIE DECLINAZIONI DEL NOLEGGIO

Formula	Durata	Caratteristiche
Car sharing	Da pochi minuti a un giorno	<ul style="list-style-type: none"> • Prenotazione tramite app • Spostamento da un "punto A" a un "punto B"
Rent a car	Da uno a 30 giorni	<ul style="list-style-type: none"> • Possesso ininterrotto del mezzo • Assistenza stradale inclusa
Noleggio plurimensile	Da 30 giorni a pochi mesi	Vincoli marcati (l'arco temporale, ad esempio, è di 1, 2 o 3 mesi, e di solito non esistono durate intermedie).
Noleggio a medio termine (mid term)	Da 6 a 24 mesi	<ul style="list-style-type: none"> • Flessibilità: è possibile apportare proroghe o modifiche contrattuali di mese in mese. • Possibilità di restituire il veicolo senza penali
Noleggio a lungo termine	Da 36 a 60 mesi	Il Nlt comprende una soglia di chilometraggio, in media, tra i 48mila e i 90mila chilometri.

Fonte: UNRAE



servizio di customer care dedicato ai driver e ai Fleet Manager” aggiunge il direttore Arval Mobility Solutions.

Le vetture in pool dell'azienda destinate al servizio di car sharing potranno essere utilizzate sia per le trasferte di lavoro, ma anche per il tempo libero (ovvero quando normalmente non vengono utilizzate, come ad esempio nelle fasce orarie serali e nel weekend).

Tramite la stessa piattaforma, i Fleet e Mobility Manager potranno gestire i veicoli destinati al car sharing, ricevendo reportistiche puntuali sul servizio.

GLI HUB DEL CAR SHARING

Le vetture “in sharing” potranno essere sia quelle “in pool” posteggiate nel parcheggio aziendale, sia altre auto posizionate in veri e propri “hub” dedicati al car sharing, che Arval predisporrà, anticipa Aguzzi, “in luoghi vicini alle sedi delle imprese oppure in location strategiche per la mobilità dei dipendenti, come aeroporti o stazioni ferroviarie”, rendendo così il car sharing un servizio disponibile non solo nelle principali città, ma anche in aree extra urbane dove i normali servizi pubblici di auto condivisa non arrivano.

La società di noleggio crede molto nello sviluppo futuro del car sharing “station based”, convinzione alimentata dal fatto che, per fare un

esempio su tutti, il Comune di Milano ha pubblicato nel maggio scorso un nuovo avviso pubblico per alimentare questa formula.



Tomaso Aguzzi

In altre parole, le aziende potranno diventare un ulteriore e decisivo volano per la crescita dell'auto in condivisione nel nostro Paese.

RISPARMIO E VANTAGGI

Secondo le stime di Arval, il servizio di car sharing aziendale consentirà alle imprese clienti di “ridurre i costi della mobilità aziendale fino al 20%”, ottimizzando allo stesso tempo l'utilizzo dei veicoli in flotta e riducendo le spese delle trasferte e i costi del noleggio.

Senza contare il beneficio per i dipendenti, dato che coloro che attualmente non hanno una vettura assegnata potranno utilizzare il servizio anche nel tempo libero, pagando solo l'effettivo utilizzo delle vetture (sia esso per pochi minuti, qualche ora, oppure per uno o più giorni).

Arval crede molto in questa nuova frontiera: non a caso, ha lanciato il servizio sul mercato a una tariffa promozionale di 5 euro mensili per ogni veicolo (costo che include anche l'installazione di un dispositivo sulle vetture per il loro monitoraggio e la personalizzazione del software gestionale), con, in aggiunta, una “success fee” variabile (il tetto massimo sarà 50 euro al mese per ogni veicolo), calcolata sulla base della riduzione dei costi di mobilità dell'azienda in seguito all'utilizzo del servizio. “Crediamo davvero di poter dare un valore aggiunto ai nostri clienti” sintetizza Aguzzi.



Oggi i clienti non cercano più solo la formula del noleggio a lungo termine, ma sono sempre più interessati anche a soluzioni diverse, come il car sharing

Grégoire Chové, Arval Italia



LA CRESCITA DEL CAR SHARING

Il car sharing è una realtà in grande crescita nel nostro Paese. A testimoniarlo sono i dati dell'ultimo Rapporto Aniasa, che ha dedicato un capitolo a parte proprio al mondo dell'auto in condivisione.

Partendo dalle poche migliaia di iscrizioni registrate fino a cinque anni fa, in Italia gli utenti, alla fine del 2016, hanno raggiunto e superato la quota del milione. E il trend è destinato a crescere ancora, coinvolgendo anche il comparto corporate.

Chi pensa che il car sharing sia solo una formula pensata solo per i giovanissimi sbaglia di grosso: i dati aggregati raccolti da Aniasa testimoniano infatti che il profilo è prettamente maschile (65% dei clienti iscritti) e, nella maggior parte dei casi (60%), appartenente alla fascia d'età compresa tra i 26 e i 45 anni.

Anche nel PRIMO SEMESTRE DI QUEST'ANNO, il renting si è confermato il traino della RIPRESA DEL MERCATO AUTOMOTIVE. A testimoniarlo sono i DATI PIÙ RECENTI diffusi da Aniasa e Unrae

Un noleggio da



Pole Position

di Pietro Teofilatto

La ripresa dell'economia - in atto, sia pure debolmente, fin dal 2014 - sembra aver avuto quest'anno un'accelerata. L'Istat ha infatti modificato al rialzo la stima per la crescita del Pil nel primo trimestre e i principali centri studi internazionali accreditano all'Italia un tasso di incremento su base annua dell'1,2/1,3%. Lo sviluppo è ancora lento e frammentato, basato molto sulle esportazioni, ma ha trovato nei settori dell'industria e dei servizi legati alle quattro ruote un forte promotore: tant'è vero che negli ultimi due anni l'aumento dei consumi, già di per sé non eccezionale, è stato per lo più concentrato sulla domanda di vetture.

Il progresso del quadro congiunturale sta quindi favorendo il processo di sostituzione dell'auto, fermatosi durante la grande crisi, inducendo gli italiani a usare i propri risparmi o a indebitarsi per l'acquisto di nuovi mezzi.

In parallelo è da considerare che, secondo gli ultimi dati disponibili, il nostro parco circolante continua a

crescere, pur con il successo di altre modalità di trasporto come i treni "alta velocità" e i voli low-cost.

Ne deriva che gli italiani, anche per sopperire ai - per lo più negativi - servizi del Trasporto Pubblico Locale, non rinunciano all'automobile (anzi, sono attratti dai nuovi modelli), ma percorrono meno chilometri rispetto agli anni passati.

Siamo di fronte a una clientela di 15.000 soggetti privati: comuni cittadini che, per esigenze di lavoro, di riduzione dei costi o di necessità contingenti, si affidano al noleggio a lungo termine

LA DOMANDA DELLE AZIENDE SOSTIENE LA CRESCITA A DUE CIFRE DEL MERCATO

Per utilizzatore	Gen/Giu 2017	Gen/Giu 2016	Var % Gen/Giu 2017/2016	Gen/Giu 2017 %	Gen/Giu 2016 %
Privati	637.497	647.027	-1,5	55,8	61,5
Aziende di cui:	505.818	405.410	24,8	44,2	38,5
– Noleggio	281.885	240.741	17,1	24,7	22,9
– Breve termine	126.405	109.395	15,5	11,1	10,4
– Lungo termine	155.480	131.346	18,4	13,6	12,5
– Società	223.933	164.669	36	19,6	15,6
TOTALE	1.143.315	1.052.437	8,6	100	100

Fonte: Elaborazioni ANIASA su dati UNRAE e Min. Trasporti

I NUMERI DEL PRIMO SEMESTRE

In questo contesto, il primo semestre del 2017 ha visto giugno come quarantaquattresimo mese con risultato positivo, un andamento che secondo i Centri studi Automotive porterà sicuramente a fine anno le immatricolazioni a quota 2 milioni di unità. Un balzo notevole rispetto ai "minimi" del 2013, ovvero 1,3 milioni di auto. Approfondendo la struttura del mercato nei primi sei mesi, tuttavia, emergono aspetti di grande rilievo. Il segmento dei privati è sceso notevolmente, passando dal 61,5% al 55,8%, mentre, d'altro canto, è lievitata la rappresentatività delle immatricolazioni per il noleggio e per le aziende, dal 38,5% al 44,2%.

LA SCALATA DEL RENTING

In particolare, il noleggio (reduce da un triennio di aumenti a doppia cifra: +18% nel 2014, +22% nel 2015 e +18% nel 2016) sta registrando un'ulteriore crescita di immatricolazioni. Le 280mila nuove targhe prospettano un aumento su base annuale tra il 10-12%. E non è solo il superammortamento il fattore di questa crescita. Domanda turistica e di business, rinnovo ed ampliamento delle flotte aziendali, nuova clientela nell'area del-

LE AUTO PIÙ POPOLARI

Per alimentazione	Gen/Giu 2017 %	Gen/Giu 2016 %
Diesei	56,7	56,4
Benzina	32,5	33,6
Gpl	6,3	5,5
Metano	3	1,9
Ibride	3	1,9
– benzina+elettrico	0	0
– diesel+elettrico	1,5	2,6
Elettriche	0,1	0,1
TOTALE	100	100
Per segmento	Gen/Giu 2017 %	Gen/Giu 2016 %
A - Piccole	17,1	17,5
B - Utilitarie	36,9	38,3
C - Medie	31,9	30,7
D - Medie superiori	12	11,5
E - Superiori	1,9	1,8
F - Alto di gamma	0,2	0,3
TOTALE	100	100
Per carrozzeria	Gen/Giu 2017 %	Gen/Giu 2016 %
Berline	53,9	55,1
Crossover	20,8	17,9
Fuoristrada	7,7	7,9
Station Wagon	7,4	7,4
Monovolume Piccolo	4,3	5
Monovolume Compatto	3,1	3,8
Multispazio	1,4	1,3
Coupè	0,7	0,6
Cabrio e Spider	0,5	0,5
Monovolume Grande	0,3	0,3
TOTALE	100	100

Fonte: UNRAE - Min. Trasporti



le micro imprese e dei professionisti. Con la sorpresa del noleggio mid term, e il boom dei servizi di car sharing. E poi, i privati, sempre più lusingati anche dalle Case auto. E qui il business

è tutto da scoprire. Se per il noleggio a breve termine il volano è il rilancio del turismo "incoming", specialmente dagli USA e dell'intera area del Nord Europa, Germania in testa, per il lungo

termine è ancora decisa la domanda di sostituzione delle flotte da parte delle imprese clienti, dopo le precedenti proroghe e prolungamenti contrattuali. In questo comparto si è rafforzata la nuova offerta di servizi.

E ora c'è un portafoglio in costante aumento. Si tratta di oltre 15.000 soggetti privati: non Partite Iva, ma comuni cittadini che, per esigenze di lavoro, di riduzione dei costi o di necessità contingenti, si affidano al noleggio a lungo termine. Un caso tipico è il trasferimento temporaneo da una città all'altra per motivi di lavoro. Tutto il settore del noleggio è quindi impegnato nell'obiettivo di anticipare le esigenze multiformi di mobilità di aziende e privati.

Da qui, deriva la diffusione di servizi modulabili e flessibili, che ad esempio propongono la possibilità di cambiare tipologia dell'auto in relazione alle esigenze di mobilità o di trasporto, oppure di aumentare, o anche sospendere temporaneamente, il periodo di locazione scelto in un primo momento. Tutto ciò attraverso app dedicate, consentendo servizi particolari e immediati.

Si osserva inoltre come il noleggio si stia evolvendo verso una competizione a tutto campo fra ogni attore della mobilità, superando le differenze "storiche" tra Nlt, Rac e car sharing. Probabilmente ci sarà l'ingresso di nuovi player extra-settore, e si verificherà l'aggregazione di realtà differenti: tutto ciò porterà ad un innalzamento dei servizi, allargando sempre più la clientela aziendale e privata.

Ad ulteriore dimostrazione di come, nel nostro comparto di riferimento, la sana concorrenza sia sempre presente e generi utilità per l'intero sistema Paese.

Noleggio e trasporto merci: le ultime novità

Aniasa segue con grande attenzione il dibattito sulle proposte di modifica della Direttiva 2001/CE, che riguarda il noleggio senza conducente per il trasporto merci, sollecitando, pertanto, una modifica dell'attuale normativa del Codice della Strada.

L'11 luglio scorso, il presidente dell'associazione **Andrea Cardinali** ha partecipato alle audizioni indette dalla VIII Commissione Lavori Pubblici in merito al cosiddetto "Pacchetto Mobilità" promosso dalla Commissione UE. Si tratta di varie misure sul settore del trasporto merci, una delle quali riguarda proprio la proposta di modifica della Direttiva. Nel Documento di Posizione presentato alla Commissione (on-line sul sito del Senato), Aniasa ha rimarcato la necessità di superamento di misure anacronistiche e limitative del mercato, citando il recentissimo intervento legislativo sulla possibilità per il TPL di disporre in noleggio degli autobus ("Manovrina").

E' stata apprezzata la posizione di Anita, associazione dell'autotrasporto aderente in Confindustria, che ha espresso parere positivo sull'apertura del noleggio oltre le 6 t. anche ad imprese non necessariamente iscritte all'Albo dell'autotrasporto in conto terzi.

Di notevole evidenza è stato anche il dibattito intercorso con i Senatori Matteoli e Esposito, rispettivamente presidente e vicepresidente della Commissione, Filippi e Borioli, nonché con il Presidente di Confetra Nereo Marcucci.

I partecipanti hanno espresso parere generalmente positivo sulla modifica dell'attuale normativa, purché nell'ambito di un'attenta regolamentazione degli aspetti della sicurezza e dei requisiti soggettivi e oggettivi per l'acquisizione di tali veicoli con la formula del renting.



Andrea Cardinali

Aniasa ha evidenziato che l'intendimento del settore è proprio quello di ottenere una regolamentazione del noleggio di tali veicoli, in piena garanzia della sicurezza stradale, della normativa del Codice della Strada e del trasporto merci, dichiarando quindi la disponibilità ad approfondire tali aspetti, anche considerando le esperienze di altri Paesi.

Proprio prima della pausa estiva, la Commissione ha approvato una risoluzione sul tema, precisando che occorre:

- prevedere limitazioni delle attività di noleggio di veicoli commerciali di massa superiore alle 6 t. nel settore del conto proprio, idonee a impedire lo svolgimento abusivo di trasporto merci per conto terzi, mediante l'indicazione di una durata massima (ad esempio non superiore a un determinato numero di mesi all'anno), uguale per tutti gli Stati membri, al fine di agevolare le operazioni di controllo;
- prevedere che, indipendentemente dal soggetto che effettua il noleggio, i veicoli possano essere guidati esclusivamente da driver dotati delle necessarie qualificazioni professionali.

Anche la Commissione Politiche UE ha espresso favore, con la possibilità per gli Stati membri di fissare un limite temporale, anche per aiutare le autorità nazionali preposte ai controlli su strada. I lavori riprenderanno a settembre.

Il noleggio - reduce da un triennio di aumenti a doppia cifra: +18% nel 2014, +22% nel 2015 e +18% nel 2016 - sta registrando un'ulteriore crescita di immatricolazioni