

I colossi dell'auto credono sempre di più nelle flotte

Più contenuta la flessione nelle immatricolazioni da parte delle società o divisioni Nlt delle Case

di **Vincenzo Conte**

L mercato dell'auto continua a registrare in Italia una situazione di forte crisi, che ha portato a dimezzare in pochi anni il numero delle immatricolazioni. Anche le auto aziendali, poste finora al riparo dalle correnti fredde della crisi, hanno evidenziato un calo di immatricolazioni del 9,2% (fonte Aniasa) nei primi otto mesi dell'anno.

Nlt ed operatori captive

Il noleggio continua comunque a mantenere una posizione solida e al giro di boa del semestre ha registrato un fatturato in crescita del 2,2% e una stabilità nel numero degli addetti (-0,1%), fattori che in questi tempi pochi altri settori possono vantare. Calano però vistosamente le immatricolazioni di autovetture e furgoni, un -15%, che su proiezione annua si traduce in circa 15 mila unità in meno rispetto al 2012. In questo quadro, gli operatori captive (vale a dire società o strutture collegate ai gruppi automobilistici) secondo Dataforce stanno immatricolando più auto, comparativamente, di quelli "puri", contenendo la flessione negli acquisti (da luglio 2012 a luglio 2013) al -8,4% (a quota 37.649 vetture), la metà rispetto al -20,4% delle società Nlt "pure". Segno, questo, che i colossi dell'auto scommettono sempre di più sul segmento flotte aziendali.

Segno positivo per i veicoli in leasing

Si rivela positiva, invece, la performance dei veicoli finanziati in leasing, le cui immatricolazioni, secondo Assilea, nel periodo gennaio-agosto sono aumentate del 30%, a fronte di un calo generale del mercato del 9 per cento. La formula del noleggio a lungo termine continua a riscuotere un forte apprezzamento da parte delle società, che però preferiscono optare per un prolunga-

mento dei contratti (passati ormai stabilmente da 36 a 48 mesi) e una rimodulazione dei servizi in relazione alle esigenze contingenti. Le incertezze sulla ripresa rinviano quindi il ricambio della flotta da parte dei driver aziendali, mai fleet manager continuano a considerare prevalenti, anzi di grande aiuto proprio nella sfavorevole congiuntura, gli aspetti positivi del noleggio sotto il versante finanziario, economico e gestionale. C'è, però, il grande nodo della stabilità politica e della ripresa economica a frenare ogni possibile sviluppo, con in più una pressione fiscale quasi insostenibile che grava sul settore automobilistico.

L'opinione di Assilea

«Su questo fronte è auspicabile - sottolinea Edoardo Bacis, presidente di Assilea (Associazione Italiana Leasing) - un intervento del legislatore affinché riordini, ai fini della semplificazione e della razionalizzazione, la tassazione dei veicoli con l'obiettivo, da un lato, di allineare l'imposizione fiscale dei contribuenti italiani a quella dei contribuenti europei e, dall'altro, di consentire il ritorno ad un ciclo di rinnovo del parco dei veicoli più coerente con la vita economica utile di questa peculiare tipologia di beni, con effetti anche ai fini ambientali e della sicurezza stradale. Un primo messaggio importante potrebbe essere l'eliminazione del superbollo e il riordino dell'Ipt».

Azioni delle associazioni di filiera

Proprio sul superbollo sono puntate le attenzioni delle associazioni della filiera dell'auto. In una lettera al ministero dell'Economia e delle Finanze, infatti, Anfia (produttori italiani), Aniasa (autonoleggio), Assilea (leasing), Federauto (concessionari), Unasca (agenzie) e Unrae (costruttori esteri) chiedono di «abolire la dannosa e controproducente sovrattassa sul bollo auto, nata nel 2011, che ha prodotto una serie di effetti perversi che stanno pe-

nalizzando l'erario, il mercato dell'auto e il suo indotto». Le Associazioni evidenziano quindi che la misura in questione, che nelle intenzioni dell'Esecutivo avrebbe dovuto portare alle casse dello Stato 168 milioni di euro, ha invece determinato, nel solo 2012, una perdita complessiva, tra minori entrate fiscali e mancato introito, di circa 140 milioni di euro.

Aniasa contro un fisco eccessivo

«Per assicurare una valida offerta di servizi per la mobilità ed i trasporti delle imprese - aggiunge Paolo Ghinolfi, presidente di

Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e Servizi automobilistici) - è prioritario ridurre l'eccessiva e penalizzante pressione fiscale, amplificata senza ritegno negli ultimi 18 mesi, pressione che sta producendo solo guai e rischia di inibire le possibilità di ripresa. L'auto aziendale ha visto praticamente azzerarsi le misure di deducibilità, passate dal 40% al 20%, con l'assurdo risultato che oggi solo un giorno lavorativo su cinque è considerato dal fisco a fini produttivi. E a dicembre di quest'anno scade la proroga al nostro Paese per la detraibilità dell'Iva al 40%, mentre nei principali Paesi Ue vige il 100%».

Il noleggio fa risparmiare

Che il noleggio faccia risparmiare e renda certi i costi e il numero di veicoli in

uso, lo sa bene anche Consip, che da tempo formula convenzioni apposite per le pubbliche amministrazioni. L'ultima è di quest'estate e prevede nuove modalità del recupero dei crediti, la sospensione della fornitura per le pubbliche amministrazioni insolventi, l'utilizzo della black-box e una più esatta valutazione dei danni al veicolo a fine noleggio.

Ma il settore della Pa è ancora un buco nero per il settore delle flotte, sia per i forti ritardi nei pagamenti (con crediti spesso incagliati nella burocrazia, se

non nei dissesti in alcuni casi, dei Comuni e di altri enti locali), sia per il divieto

fino al 2015 di nuovi acquisti di auto blu contenuto nel pacchetto normativo Pubblico impiego.

48

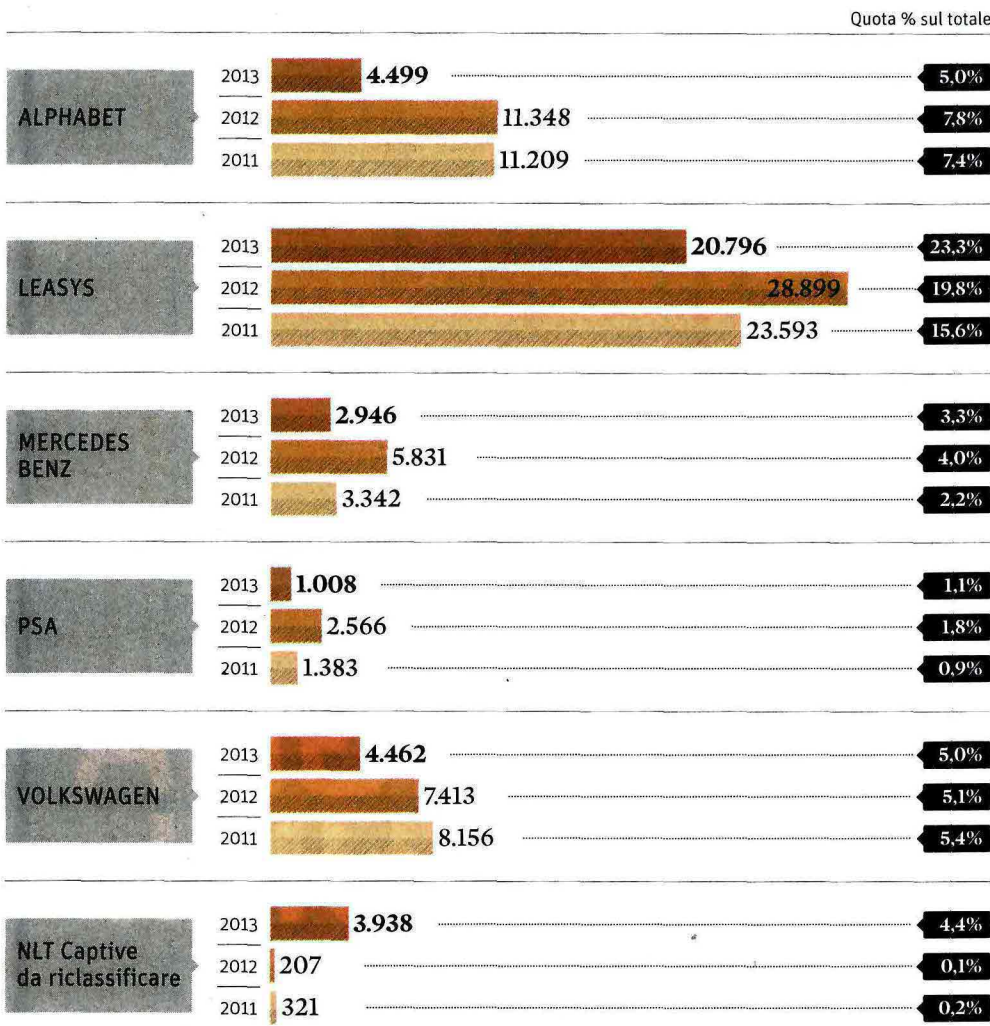
Mesi di durata dei contratti

La formula del noleggio a lungo termine continua a riscuotere un forte apprezzamento da parte delle società che, però, preferiscono optare per un prolungamento dei contratti da 36 a 48 mesi

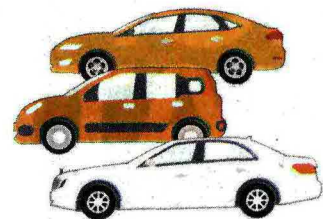
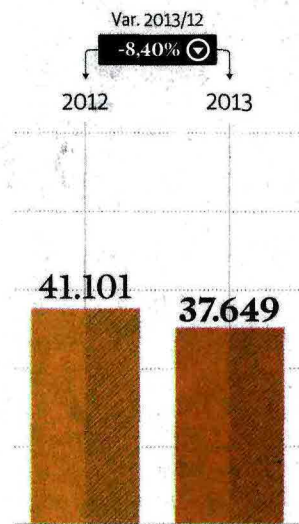
www.ecostampa.it

Le scelte delle società o divisioni Nlt dei gruppi automobilistici secondo Dataforce

Immatricolazioni vetture da gennaio a giugno 2013 e totali 2012 e 2011



TOTALE NLT Captive
Periodo acquisti gennaio-luglio



Note: il dato splittato per società Top, Captive e Altre è consolidato. Il dato con le singole società visibili ha le immatricolazioni tardive da riclassificare alle diverse società nei rispettivi comparti Top e Captive. Elaborazioni Dataforce su fonte Ministero Infrastrutture e Trasporti.

Fonte: Data Force

Noleggiatori

La flotta inizia la migrazione all'elettrico

Mobilità sostenibile. Con un occhio all'ambiente e uno al bilancio. Se ne parla da anni ma solo ora si cominciano a vedere i primi frutti anche sul fronte aziendale. Secondo uno studio di Aniasa e Deloitte, nel 2012 l'80% dei veicoli elettrici è stato immatricolato da noleggiatori, che guardano con interesse a questo mercato ancora di nicchia. Il 45% delle aziende per dotarsi di vetture elettriche e ibride sarebbe disponibile anche a spendere di più (da 70 a 125 euro sul canone mensile). Certo, ci sono ancora molti ostacoli.

A pesare sulle scelte sono soprattutto carenza di infrastrutture di ricarica, elevato prezzo d'acquisto e difficoltà di valutare correttamente il valore residuo del mezzo da rivendere a fine contratto. Per i driver, il vero freno è la limitata autonomia, oltre ai tempi di ricarica. Anche se le normative Ue sempre più stringenti sulle emissioni di CO₂ stanno accelerando la "migrazione verde" delle flotte.

Iniziative sul campo ce ne sono già. A partire dalla nuova sfida al mondo dell'elettrico lanciata da Alphabet. Il gruppo ha appena inaugurato AlphaElectric, il programma di mobilità aziendale sostenibile: promette di essere un servizio innovativo in grado di semplificare l'integrazione dei veicoli elettrici nella flotta, gestendo il processo a 360°. Come? Eseguendo un'analisi dei bisogni dell'impresa, suggerendo la migliore soluzione di car-policy e noleggiando le auto elettriche più adatte alle specifiche esigenze. Anche nel panorama italiano delle utilities qualche novità c'è. Il gruppo Poste Italiane, per esempio, dopo l'adozione nel 2012 dei primi quadricicli elettrici per la distribuzione della posta, ora conta 100 veicoli elettrici Free Duck. Una flotta destinata a crescere ancora.

C. L. V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Scenari

L'automobile intestata alle società piace ancora

Immatricolazioni giù (-14% nel semestre), fatturati degli operatori in crescita (+2,2%)
Migliora la gestione dell'usato post noleggio

di Pier Luigi del Visco

L'auto come fringe benefit per i manager o come bene strumentale per le imprese piace ancora, nonostante la crisi del comparto e quella economica generale. Certo, il noleggio a lungo termine (Nlt) ha immatricolato, al giro di boa del primo semestre, il 14% di vetture in meno dello stesso periodo 2012, ma il dato va analizzato con attenzione. Ed emergono nuovi fenomeni, come il noleggio a lungo termine ai privati (professionisti soprattutto) e alle piccole e medie imprese.

Gran parte del calo è da collegare non alla congiuntura, ma alle scarse immatricolazioni di nuove auto fatte dagli operatori da 36 a 48 mesi fa, ossia nel pieno della crisi di settore del 2009-2010. Furono circa 125mila l'anno, a causa delle estensioni di durata su molte auto in scadenza che, se vendute, avrebbero generato perdite, a causa del valore dell'usato depresso dagli incentivi sul nuovo. Sono quelle che adesso vanno sostituite e che noi confrontiamo con le 143mila del 2012, un po' ingenerosamente. Un livello di

acquisti fisiologico, per una flotta circolante che da anni staziona intorno a 410mila auto, con durata media sui 40 mesi, è più in linea con quest'anno che col biennio scorso.

Le grandi imprese hanno ridotto la loro domanda di Nlt: per effetto delle ristrutturazioni imposte dalla crisi e anche per la scelta di alcune di tornare alla proprietà/leasing, acquistando separatamente i servizi post-vendita. Di contro, ci sono ancora adesso imprese piccole e partite Iva che lo adottano, ma non tante quante ci si potrebbe aspettare, date le dimensioni del parco circolante (stimabile quasi a 3 milioni di unità) e gli sforzi dei noleggiatori per attrarre questi nuovi clienti.

I numeri Nlt 2013 indicano una chiusura sulle 125-130mila nuove auto e una flotta gestita di 412mila vetture (più 115mila furgoni, in contrazione del 6% rispetto a un anno fa). A fronte di una flotta lievemente in flessione, il giro d'affari mostra una dinamica opposta: +2,2% nel semestre rispetto allo stesso periodo 2012. Ma i bilanci non si guardano tanto in cima quanto in fondo. E lì le performance dei noleggiatori si annunciano per il 2013 piuttosto buone, grazie soprattutto agli ottimi risultati che stanno avendo un po' tut-

ti nella vendita dell'usato. Molti italiani non stanno cambiando auto con una nuova e così di usato in giro ce n'è troppo poco per soddisfare una domanda identica allo scorso anno. I concessionari sono alla ricerca di usato buono e quello ex Nlt (certificato e garantito) fa gola. La domanda di usato fresco dei concessionari sta guidando anche molte politiche delle case verso il noleggio a breve (Rac, rent-à-car): forniture con 100% di buy-back (riacquisto) da destinare alla rete. Ma sono comunque immatricolazioni inferiori al 2012, nell'ordine del 3-5 per cento. Probabilmente da qui a fine anno si potrebbero raggiungere le 83mila, 5mila in meno del 2012. La domanda di noleggio a breve, comunque, sconta solo una lieve flessione (-1%).

Ma le flotte non sono solo a noleggio. Le immatricolazioni a società sono in contrazione del 9%, sia perché le imprese sono in difficoltà, sia perché le concessionarie hanno meno risorse per immatricolare vetture demo e per operazioni sui km 0 (queste due destinazioni fruttarono nel 2012 ancora 178mila immatricolazioni, contro le 155mila dei primi otto mesi 2013). Ma l'appel per le auto come fringe benefit è ancora alto e questo lascia ben sperare per il futuro.

IL CRUSCOTTO DEL SETTORE | Osservatorio Fleet & Mobility

LE IMMATRICOLAZIONI / 1

Valore flotte (vetture di società e noleggio) primo semestre 2013, In miliardi di euro

5,3

(5,8 primo semestre 2012)

LE IMMATRICOLAZIONI / 2

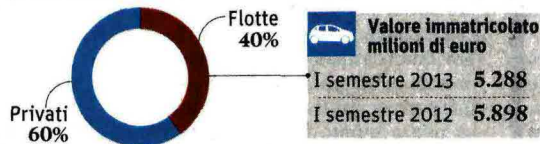
Volume flotte (vetture di società e noleggio) primo semestre 2013

270.703

(301.662 primo semestre 2012)

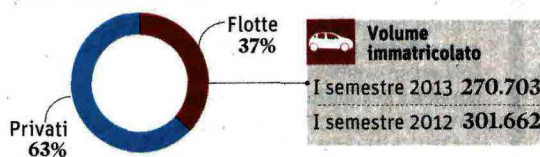
IL PESO / 1

Quota flotte per valori su immatricolazioni primo semestre 2013



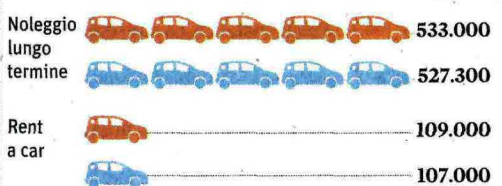
IL PESO / 2

Quota flotte per volume su immatricolazioni primo semestre 2013

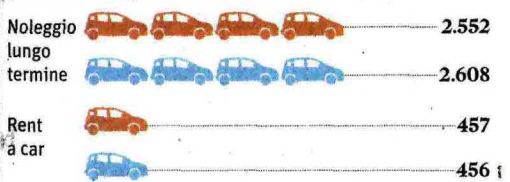


I semestre 2012 I semestre 2013

Parco circolante vetture e furgoni di società di noleggio



Fatturato vetture e furgoni di società di noleggio (in mln di euro)



Fonte: Centro Studi Fleet&Mobility. Elaborazioni su dati Unrae, Aniasa e Fleet&Mobility

Le più desiderate dai manager



Il fringe benefit d'eccellenza. I modelli tedeschi sono sempre in vetta alle classifiche di gradimento per le vetture aziendali di livello premium. Dall'alto, e in rigoroso ordine alfabetico, Audi A4, la medio-grande della casa di Ingolstadt che continua a essere in cima nelle classifiche di vendita del suo segmento, la recentissima Bmw Serie 3 che ha definito nuovi standard dinamici e di efficienza nei consumi, e la classica Mercedes Classe C. Per tutte esistono versioni specifiche oppure pacchetti studiati appositamente per le esigenze delle flotte d'impresa e degli utilizzatori finali



L'auto a gas ora piace ai responsabili flotte

Il forte risparmio sul pieno sta scardinando lo scetticismo sulla rete di distributori, che però resta troppo carente in diverse zone

di **Claudia La Via**

Iprezzi di benzina e gasolio in Italia sono ormai stabilmente al primo posto della classifica europea: rispetto alla media dei 28 paesi dell'Unione, la verde italiana costa 18 centesimi al litro in più, il gasolio addirittura 20.

Per i fleet manager, che in una fase economica difficile sono chiamati a trovare risparmi nuovi nella gestione della flotta aziendale, la sfida del carburante si fa particolarmente difficile. E, nonostante gli sforzi continui per cercare soluzioni alternative - dal metano alle ibride e fino alle nuove elettriche - per il momento nei parchi auto aziendali continuano a dominare i vecchi combustibili. Secondo una recente ricerca di Econometrica il gasolio resta infatti il carburante preferito: ha motori diesel l'89% delle auto aziendali italiane, mentre il 6,7% è alimentato a benzina. Resta un 5% scarso suddiviso tra le alimentazioni alternative.

È in questa quota così ridotta che si nasconde un'ottima opportunità di risparmio. Oggi hanno motori Gpl solo l'1% delle auto aziendali, mentre il 2,4% usa il metano. Pochissime, se si pensa che persino nel parco auto delle famiglie italiane - anche grazie agli incentivi degli anni passati - metano e Gpl hanno una presenza molto più forte, rispettivamente il 5 e l'1,9 per cento. Un miglioramento forse può arrivare ora dai nuovi eco-incentivi statali per l'acquisto di veicoli a bassa emissione scattati lo scorso marzo anche per le flotte, con uno

stanziamento di 35,5 milioni di euro per il 2013. Un'iniziativa per ora fallimentare, per i limiti di platea dei beneficiari imposti dalle norme che l'hanno introdotta. Ma al ministero dello Sviluppo economico sono allo studio correttivi.

Come calcola Econometrica, con 10 euro di carburante un'auto media (con cilindrata tra 1.500 e 2000) a benzina percorre 56 chilometri, a gasolio 67, con il Gpl 88 e con il metano 151. A parità di spesa, quindi, a metano si fa oltre il doppio dei chilometri di una vettura a gasolio e quasi il triplo di una a benzina. Non a caso, interrogati sulle intenzioni di interventi ambientali sui parchi auto nel 2013, il 15% dei fleet manager abbia citato acquisti di auto a metano o a Gpl. Certo, ci sono ancora ostacoli non irrilevanti. A partire dagli impianti di distribuzione che, seppure molto più numerosi rispetto ad altri Paesi europei, sono ancora pochi. Nel caso del metano, il numero ancora limitato dei punti di rifornimento sul territorio - soprattutto al Sud - è un forte ostacolo per una maggiore diffusione di questi veicoli anche in ambito aziendale.

Secondo le ultime rilevazioni della Ngva, l'associazione europea dei veicoli a gas naturale, oggi in Italia ci sono 966 stazioni per i veicoli a metano. Ecomotori ne censisce 980, con l'ultima apertura vicino ad Ancona a fine settembre. Soltanto la Germania, in Europa, ha una rete quasi altrettanto grande (con 915 stazioni). L'Italia è avanti anche nel Gpl, con 3.179 distributori, cifra superata in Europa solo da Polonia (5.700) e Germania (6.300). Ma, per esempio, sull'A1 da Milano a Roma ci sono solo tre distributori che offrono il metano

e 12 aree di servizio che vendono il Gpl.

L'altro ostacolo principale è la modesta autonomia del pieno, che costringe a rifornimenti più frequenti. Le auto a metano pagano inoltre anche un problema di immagine, con diversi manager ancora scettici riguardo alle loro prestazioni. Eppure le evoluzioni recenti nella ricerca di molte case automobilistiche hanno fatto arrivare sul mercato motori a fonti alternative particolarmente convincenti. Anche i timori di alcune società di noleggio a lungo termine sui costi di manutenzione di queste vetture non sembrano sempre fondati, perlomeno con gli ultimissimi modelli.

Alle alimentazioni alternative per le flotte sarà dedicata un'intera sessione dell'appuntamento di domani (16 ottobre) del Fleet Manager Academy 2013, organizzata dalla Fondazione Alma Mater, dall'associazione Aiaga e da Auto Aziendale magazine. L'evento sarà l'occasione per spiegare come, con la crescita della rete (e pure della convenienza), per Gpl e metano si prospetti una presenza sempre più forte all'interno delle flotte.

E a trarne beneficio sarà anche l'ambiente. Il motore a Gpl ha emissioni di Co2 ridotte del 10% rispetto a un motore a benzina e gasolio, per quello a metano la differenza arriva anche al 20%. Diminuiscono anche le emissioni di ossidi di azoto e monossido di carbonio e non ci sono emissioni di particolato, benzene e zolfo. Così da consentire alle aziende non solo risparmi sulla gestione della flotta, e quindi risultati migliori nel bilancio economico, ma anche una riduzione dell'impatto ambientale, con significativi progressi anche nel bilancio di responsabilità sociale.

CON 10 EURO DI CARBURANTE

Econometrica stima che con questa spesa un'auto media (con cilindrata tra 1.500 e 2.000) a benzina percorre 56 km, a gasolio ne fa 67, con il Gpl 88, ma arriva fino a 151 con il metano

L'EVENTO «SOSTENIBILE»

Al tema delle alimentazioni alternative sarà dedicata domani una sessione del Fleet manager academy 2013, organizzato da Aiaga con la Fondazione Alma Mater e Auto Aziendale magazine

Alimentazioni ecologiche



Una nuova stagione. Secondo Aniasa e Deloitte, nel 2012 l'80 per cento dei veicoli elettrici è stato immatricolato dai noleggiatori (nella foto una flotta di Nissan Leaf)

89

Percentuale di diesel nelle flotte

Nelle auto aziendali italiane solo il 6,7 per cento è a benzina. Resta un 5 per cento scarso suddiviso tra le alimentazioni alternative

2,4

Motorizzazioni (%) a metano

È la quota che si riscontra a livello di parchi auto aziendali e che contano, al loro interno, anche una parte (l'1%) con vetture a gpl

