

# FLD)MME AZIENDALI

RAPPRESENTANTI

Il Sole 24 ORE



Roberto Lucchini,  
presidente Anas

Martedì 1 Dicembre 2009  
[www.ilsola24ore.com](http://www.ilsola24ore.com)

**Rilancio.** Così i generatori provano a risalire in china > pagina II

**Noleggio.** Vendite giù ma il fatturato limita i danni > pagina III



Parola agli operatori / 2. Recupero in vista dopo che la crisi aveva colpito il settore già a fine 2008

# Il noleggio limita i danni

Nei primi nove mesi del 2009 il fatturato è cresciuto del 3%

## Il noleggio veicoli in Italia

L'andamento nei primi nove mesi del 2009

	Gen./ Sett. '09	Gen./ Sett. '08	Var. % '09/'08
Fatturato intero settore (mln €)	4.432	4.291	3,30
Immatricolazioni	191.726	257.303	-26
<b>Noleggio a breve termine</b>			
Fatturato (mln €)	796	856	-7
Numero di noleggi	3.590.457	3.894.479	-8
Immatricolazioni	83.375	118.273	-30

	Gen./ Sett. '09	Gen./ Sett. '08	Var. % '09/'08
<b>Noleggio a lungo termine</b>			
Fatturato tot. (mln €)	3.636	3.435	5
Fatturato da contratti di noleggio (mln €)	2.731	2.635	4
Fatturato da vendita veicoli usati (mln €)	905	801	13
Immatr.ni totale	108.351	139.030	-21
Immatr.ni auto	94.224	123.407	-23,60
Immatr.ni furgoni	14.127	15.623	-9,60

Fonte: Aniasa

### Francesco Paravati

Con un calo di immatricolazioni superiore al 26% nei primi 9 mesi del 2009, e un fatturato di 4.432 milioni di euro, che è comunque cresciuto del 3% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, il noleggio a lungo termine è riuscito a limitare i danni in un anno da dimenticare. Dopo essersi abituato a una crescita a due cifre negli ultimi 15

anni, il settore deve fare i conti ora con magri risultati che potrebbero ripercuotersi anche sul 2010. Secondo Aniasa l'Associazione delle aziende di noleggio, «in assenza di adeguati interventi nel 2010 il settore potrebbe registrare una nuova riduzione delle immatricolazioni, facendo mancare il suo consueto sostegno al mercato auto con 95mila immatricolazioni».

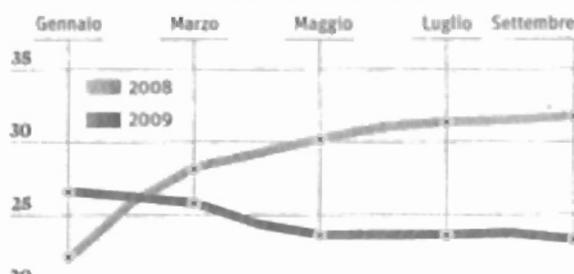
Opinione diffusa anche tra le aziende: «L'onda lunga della crisi da noi è arrivata in ritardo, tra fine 2008 e inizio 2009 - spiega Maurizio Ceci, direttore generale di Alfabet, la società di noleggio a lungo termine di Bmw presente in 13 paesi che in Italia gestisce una flotta di 16mila auto a noleggio -. Da un progressivo peggioramento dei pagamenti siamo passati ai prolungamenti dei contratti in scadenza e in alcuni casi alla riduzione delle flotte quando le aziende hanno iniziato a licenziare, se non addirittura a chiudere - continua -. Altrettanto lentamente si risalirà la china: la ripresa, che si spera avverrà nel 2010, migliorerà i nostri conti solo nel 2011, quando le aziende avranno ritrovato fiducia e ripreso a investire». Sia per Alfabet che per le altre aziende di settore gli strumenti operativi con cui fronteggiare la crisi sono stati essenzialmente due: il prolungamento del credito soprattutto per i clienti storici in difficoltà e il blocco dei prezzi dei contratti in scadenza, a volte riducendo i servizi acquistati dalle aziende. Brutte notizie anche sull'altro grande fronte con

cui queste aziende fanno business, la rivendita dell'usato.

«Il prolungamento dei contratti e la crisi del mercato dell'usato hanno creato non pochi problemi» ammette Massimiliano Nunziata, amministratore delegato di Ge Capital, filiazione della multinazionale General Electric, con una flotta da 335mila veicoli in Europa e 20mila in Italia. «I valori residui dei veicoli noleggiati sono stati calcolati tre anni fa, quando non era prevedibile una crisi di questa portata, e forse l'aggressività di alcuni nel voler abbassare il costo dei canoni di noleggio ha portato a previsioni troppo ottimistiche. I veicoli stanno rientrando in un periodo di crollo dei prezzi dell'usato - spiega - e la differenza tra il valore residuo previsto al momento della stipula del contratto, e quello che ora queste auto valgono sul mercato, viaggia su percentuali di due cifre». Un problema non da poco per le aziende di noleggio che, a causa delle previsioni troppo ottimistiche, hanno rimesso di tasca propria diverse migliaia di euro ad autovettura. La crisi, però, aiuta a ristrutturarsi secon-

## L'incidenza % dell'auto aziendale sul mercato

Il comparto è sceso al 20-22%, gli stessi valori di 15 anni fa



Fonte: Unrae

do Antonio Colitti, direttore commerciale corporate di Ald Automotive Italia, 780mila auto in 39 paesi, del gruppo finanziario Società Generale. «Quando abbiamo intuito i primi segnali abbiamo rafforzato il nostro supporto alla media impresa favorendo l'erogazione del credito. Nel pieno della crisi abbiamo quindi toccato con mano le difficoltà di liquidità delle imprese, in particolare di quelle meno strutturate; abbiamo cercato di venire incontro ai clienti estendendo il credito e i contratti e fornendo nuovi prodotti capaci di ridurre i costi».

Le difficoltà del noleggio sono quelle di tutto il settore dell'auto aziendale, ma nel caso del leasing la congiuntura economica negativa ha aggravato ancora di più la più profonda crisi strutturale che questo strumento sta attraversando ormai da un decennio, contemporaneamente alla crescita del noleg-

gio a lungo termine. I contratti di leasing di auto aziendali sono diminuiti del 27% di valore e del 28% di numero nei primi sei mesi del 2009. Secondo Rosario Corso, presidente di Assilea, associazione del leasing «l'introduzione degli eco-incentivi ha consentito l'avvio di una graduale ripresa solo per le immatricolazioni delle auto private, mentre continuerà in assenza di aiuti governativi la dinamica negativa delle immatricolazioni a società». Opinione condivisa da Gianni Filippini, direttore generale di Unrae, l'associazione degli importatori di auto estere, per cui «gli incentivi hanno aiutato solo il mercato dei segmenti A e B, utilitarie e piccole, favorendo solo alcune marche. Il settore - continua Filippini - ha immatricolato 98mila auto in meno fino a ora rispetto all'anno scorso, riducendo ancora la sua quota sulle immatricolazioni totali di auto dal 15 all'11,7%, molto meno della media europea. A questo punto - conclude - qualcosa, incentivi o leva fiscale, deve essere fatto per salvare un cliente così importante della nostra industria».

### FLOTTE AZIENDALI RAPPORTI

COORDINAMENTO: Vito Lops  
 REDAZIONE GRAFICA: Cristiana Acquati

### IL QUADRO

Se la ripresa economica si avvierà nel 2010 i riflessi sui conti degli operatori si vedranno nel 2011

Parola agli operatori / 1. Le proposte per rilanciare il settore travolto dal calo della domanda di benefit per manager e dipendenti

# «Occorre un bonus per le flotte verdi»

## Fronte comune contro tassa sulla proprietà e morosità della Pubblica amministrazione

**Ermanno Mellini**

Nel corso del 2009, sulla spinta degli incentivi alla rottamazione in vigore dallo scorso 2 febbraio, si è registrato un boom di immatricolazioni di auto ecologiche. Questa dinamica ha però riguardato prevalentemente il mercato automobilistico privato e solo in misura minima il settore delle auto aziendali. Le company car, infatti, avendo di norma alte percorrenze annue non restano a far parte dei parchi aziendali così a lungo da poter essere rottamate usufruendo dei bonus statali. La conseguenza è che le aziende, pur potendo usufruire degli incentivi per l'acquisto di vetture ecologiche e nonostante il costante impegno in tal senso delle società di noleggio, non possono incrementare come vorrebbero la loro dotazione di auto verdi.

«Coscienza ecologica ed etica responsabile», dice Paolo Ghinolfi, amministratore delegato di Arval Italia (società di noleggio a lungo termine del gruppo bancario Paribas) e vice presidente di Anpas, Associazione nazionale del settore dell'auto-noleggio - rappresentano oggi una nuova possibilità per l'auto-mobilità e ciò vale sia nel suo utilizzo privato, sia in quello professionale. Nonostante ciò il mercato aziendale è tuttora penalizzato dall'assenza di incentivi statali e dall'acquisto del nuovo per le società di noleggio e di conseguenza per le aziende che hanno scelto di affidarsi a questa soluzione di mobilità. L'acuna tanto più grave se si pensa che il piano di incentivazione è legato alla dimensione ecologica e non ciò si riduce non solo il ricambio dei veicoli, ma anche la qualità dell'ambiente e la stessa sicurezza della circolazione».

«Il Governo», dice Jaromír Hájek, amministratore delegato

### LE COMPANY CAR

#### In Italia 4 milioni dalle flotte

Per il mercato di auto aziendale si intende l'intero ammontare delle vetture intestate a soggetti con partita Iva. Le attuali dimensioni in Italia sono stimate in circa 4 milioni di veicoli, posseduti da circa 2 milioni di imprese di varie dimensioni oltreché da ditte individuali, agenzie professionali. Il 60% delle imprese dispone di una flotta auto a uso aziendale (Istat 2008), presente in ogni settore merceologico. In questo mercato l'autonoleggio per flotte aziendali ha un ruolo fondamentale, immatricolando 300mila veicoli all'anno e contribuendo a un più rapido rinnovo del parco in relazione al veloce turn-over (10-36 mesi).

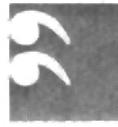
#### Prevale il segmento medio

La composizione del parco veicoli è prevalentemente incentrata sul segmento medio (fino a 1.500 cc, il 35%), seguito da veicoli di cilindrata minore (fino a 1.200 cc, il 25%) e medio-alta (oltre 1.600 cc, il 20%). Nel 2009 la crisi dell'auto è stata supportata dalle misure varate dal governo con il D.L. 5 del 10/7/2009. Dall'analisi delle statistiche a ottobre emerge, tuttavia, una situazione di riduzione delle immatricolazioni riferite all'auto aziendale (acquisto, leasing finanziario, noleggio), passate da 594.975 a 418.201, vale a dire -29,6% sull'analogo periodo 2008, pari 176.774 immatricolazioni in meno.

di LeasePlan Italia, società di noleggio a lungo termine e gestore di flotte aziendali - che ha già manifestato la sua disponibilità a rinnovare gli incentivi in vigore per il 2010, dovrebbe ora valutare la possibilità di estendere il sostegno al settore delle auto aziendali che rappresenta un quarto dell'intero mercato automobilistico, con interventi specifici a favore del noleggio a lungo termine e, in generale, degli acquisti di autoveicoli delle aziende. «Sono indispensabili nuove misure», concorda Fabrizio Ruggiero, general manager di Leasys, società di autonoleggio del gruppo Figa Capital (joint venture tra Fiat automobiles group e Crédit Agricole) - che consentano di incentivare anziché gli acquisti di auto delle aziende. In via preliminare però occorre anche sanare la disparità di trattamento tra leasing e noleggio a lungo termine. Con l'attuale regime di incentivi, infatti, l'operatore economico che vuole sostituire la propria vettura in proprietà da dieci anni, se sceglie la formula del leasing per l'acquisto di quella nuova può usufruire in toto degli incentivi alla rottamazione, mentre se opta per il noleggio a lungo termine non può avvalersi di nessun beneficio. Una soluzione che andrebbe certamente il mercato potrebbe essere quella di prevedere che l'importo degli incentivi incamerato dalla società di noleggio che acquista l'auto nuova, possa essere poi dedotto da canone di noleggio a tutto vantaggio del cliente.

#### Effetto incentivi sull'usato

Sempre in tema di incentivi, c'è poi anche da considerare il loro effetto in termini di calo delle quotazioni delle auto usate. Si tratta di un fattore particolarmente sfavorevole per la società



**Paolo Ghinolfi (Arval Italia)**  
**Per rinnovare il parco circolante ci vorrebbero incentivi alla rottamazione usato su usato**



**Jaromír Hájek (LeasePlan Italia)**  
**Nel 2010 è necessario estendere i vantaggi fiscali a tutto il settore incluso il mercato delle auto aziendali**



**Fabrizio Ruggiero (Leasys)**  
**Occorre sanare la disparità di trattamento tra leasing e noleggio a lungo termine**

essere imputata alla società di noleggio, che risulta così morosa nei confronti dell'Erario. La conseguenza è che, in applicazione del decreto prima citato, le Pa si sentono autorizzate a non pagare le società di noleggio anche per le altre, ben più cospicue, pendenze dovute per forniture di autoveicoli. Il ritardo dei pagamenti della Pa è diventato così un elemento di valutazione fondamentale per la nostra partecipazione a gare pubbliche, alle quali nostro malgrado proprio per le ragioni esposte talvolta dobbiamo rinunciare. «Attualmente», dice Ruggiero - quando ci arriva una cartella esattoriale per un'infrazione stradale di un driver, per ovviare alla situazione, ci assumiamo noi direttamente in prima istanza l'onere del pagamento. Un'altra criticità è poi dovuta alla numerosità di amministrazioni con cui dobbiamo interagire, mentre sarebbe più utile poter interloquire con un unico soggetto, ad esempio con l'agenzia delle Entrate, prevedendo procedure che consentano una più semplice compensazione degli importi dovuti. «Come noto», conferma Ghinolfi - l'Italia detiene purtroppo il primato europeo nel ritardo dei pagamenti delle Pa. Teoricamente circa un quarto dei ricavi di Arval derivano da contratti con le Pa, con le quali, però, esistono effettivi problemi nell'ricezione dei pagamenti, vuoi per la burocrazia statale, vuoi per la lentezza delle procedure. In conseguenza di ciò, spesso con l'azionista si è discusso addirittura dell'opportunità di continuare o meno a lavorare con questa tipologia di cliente, ma non è mai troppo tardi, in effetti perché le cose cambino e volgano al meglio».

Foto: A. Scattolon / Contrasto