

Il Sole **24 ORE**

Martedì 28 Settembre 2010  
[www.ilsole24ore.com](http://www.ilsole24ore.com)

# FLOTTE

## RAPPORTI

# AZIENDALI

# Analisi. Le associazioni di categoria segnalano una ripresa dell'intero mercato dell'auto, anche grazie all'aumento del noleggio a breve termine

## I costi assicurativi restano troppo alti

### Aniasa chiede modifiche al meccanismo dell'indennizzo diretto: «I premi salgono, noi soffriamo»

**Ermano Molinari**

È un 2010 all'insegna della ripresa, quello dell'intero mercato dell'automobile. «I dati del primo semestre 2010 - dice Roberto Lucchini, presidente di Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio) - confermano una ripresa del mercato dell'autonoleggio, dovuta in particolare agli acquisti delle aziende a breve termine in vista della stagione estiva (+30%). Nel lungo termine si registra un minor numero di immatricolazioni (-9%), in considerazione della crisi e il protrarsi del rinnovo dei contratti, ma da luglio l'indice sembra orientato verso il positivo. Nonostante la lenta uscita dalla crisi economica, il mercato conferma quindi la validità dello strumento del noleggio. La ripresa è in buona parte anche nelle mani delle oltre 60 mila aziende che basano il loro sviluppo sui recuperi di efficienza e competitività che il noleggio può offrire, anche se ancora oggi queste aziende soffrono di un trattamento Iva per l'uso dell'auto penalizzante rispetto ai diretti concorrenti europei».

#### Bene il noleggio a breve

Secondo Gianni Filippini, direttore generale di Unirae (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri) «i segnali positivi riguardano in particolare il noleggio a breve termine, ma ciò non deriva da una effettiva ripresa della domanda, quanto piuttosto da una maggiore disponibilità di offerta di prodotto che ha stimolato le consegne di auto vetture. E anche per il noleggio a lungo termine non si può ancora parlare di ripresa in quanto i trisconti del mercato sono molto parziali. In ordine generale, quindi, prevediamo che nel 2010 il mercato dell'auto aziendale si allineerà a livelli analoghi a quelli del 2010. La dinamica del mercato sarà infatti sovrapposta a

quello dell'azione concomitante di alcuni fattori: dalla prevista lieve crescita del Pil, dalla ripresa economica in alcuni specifici settori merceologici, ma soprattutto dalle decisioni di rinnovo del parco auto delle aziende che nel 2009 hanno rimandato la scelta per effetto della crisi. Si tratta di fattori importanti, ma non sufficienti per stimolare convenientemente il mercato e suffragare previsioni più ottimistiche che, per la loro parte, sono attenuate anche dalle politiche delle stesse case automobilistiche che, nella messa a punto

#### LE URGENZE

Il settore chiede provvedimenti fiscali a favore come la possibilità di fare l'ammortamento di veicoli su tempi più brevi

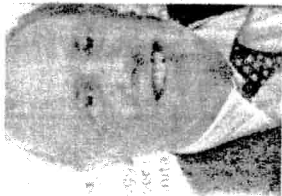
dei budget per il 2011, stanno attualmente manifestando molta prudenza nel confidare in una decisa ripresa del mercato dell'auto aziendale».

#### Il 2010 finirà in pareggio

Con una visione più generale sul comparto dell'auto aziendale, di analogo parere è anche Eugenio Razzelli, presidente dell'Associazione nazionale fra industrie automobilistiche. «Dopo un inizio anno in leggera flessione rispetto al 2009 - dice Razzelli - da qualche tempo si assiste invece a cenni di ripresa. Crediamo, pertanto, che il mercato delle auto aziendali possa chiudere il 2010 in pareggio e proseguire con un trend positivo nel medio termine. Si tratta comunque, e ancora, di una fase delicata, dovuta non tanto a problemi strutturali e/o organizzativi di questo specifico comparto, quanto al persistere di una situazione di difficoltà per le aziende».

Da luglio il settore sembra essere tornato in territorio positivo

Roberto Lucchini  
Presidente Aniasa



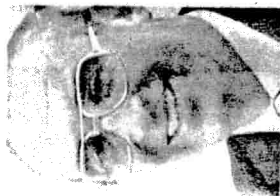
Il leasing? È andato anche meglio delle auto immatricolate a società

Maurizio Lazzaroni  
Presidente Assilea



La priorità nell'agenda va data al tema della deducibilità dell'Iva

Eugenio Razzelli  
Presidente Anifa



Nel 2011 il mercato dell'auto aziendale si attesterà ai livelli attuali

Gianni Filippini  
Direttore generale Unirae



cy, con particolare riguardo alle vetture con ridotte emissioni di inquinanti e di gas serra».

«È certamente sul quadro fiscale - concorda Roberto Lucchini - che occorre in primo luogo intervenire, ma occorre rimuovere anche altri pesanti vincoli come quelli generati dagli effetti perversi del meccanismo dell'indennizzo diretto che, con la forte crescita del costo Rc in conto alle società di noleggio, sta causando gravi difficoltà agli operatori. Uno degli aspetti maggiormente problematici del meccanismo dell'indennizzo diretto, infatti, riguarda i tempi previsti per l'eventuale controindicazione da parte del presunto responsabile del sinistro, pari a un massimo di 30 giorni. Si tratta di una tempistica assolutamente non compatibile con le metodologie operative del settore del noleggio, i cui clienti solitamente consegnano la denuncia di sinistro alla società di autonoleggio solo al termine del noleggio del veicolo. Nella maggior parte dei casi, si tratta di sinistri con danni di entità lieve che non impediscono la continuazione dell'utilizzo del veicolo stesso».

«Questa situazione - sottolinea Lucchini - determina che nella fase di rinnovo delle polizze Rc, i premi richiesti dalle compagnie assicuratrici risultino sensibilmente aumentati (in pieno contrasto con lo spirito del nuovo Codice delle Assicurazioni) che ha introdotto l'indennizzo diretto) non essendo possibile verificare la trasparenza e la correttezza delle denunce. Il fenomeno preoccupa sia le società di noleggio a lungo termine che hanno come mensili stabiliti mediamente per tre anni, sia gli operatori del noleggio a breve per i quali un conseguente incremento delle tariffe provocherebbe l'allontanamento della clientela, specialmente turistica».

| 500    | FORTWO | GOLF  |
|--------|--------|-------|
| 14.153 | 10.433 | 8.612 |

| GRANDE PUNTO | PANDA  | LATOP FIVE   |
|--------------|--------|--|
| 26.191       | 32.189 | Immatricolazione auto in Italia per imprese e società, Gennaio-agosto 2010-2009 (Fonte Unirae) |

patto ambientale, in particolare le vetture a metano, che rappresentano la vera e unica risposta concreta ed economicamente sostenibile. Un provvedimento in tal senso risulterebbe in linea con le attuali esigenze del mondo aziendale e con le sue rinnovate politiche di efficienza. In base alle nuove tendenze, infatti, le aziende prestano molta più attenzione alle performance delle auto in flotta e si impegnano in una gestione più oculata delle car poli-

#### Ampliare la deducibilità

«La priorità - conferma anche Eugenio Razzelli - va data all'amplemento delle percentuali della deducibilità dell'Iva e dell'investimento per le vetture a basso im-

**Il dominio Fiat**

I principali costruttori sul mercato italiano aziendale

| Marca      | Quota gennaio-agosto 2010 | Variazione percentuale | Unità gennaio-agosto 2010 |
|------------|---------------------------|------------------------|---------------------------|
| Fiat       | 28,99                     | 30,74                  | 107.888                   |
| Ford       | 6,29                      | 12,29                  | 23.393                    |
| Volkswagen | 6,13                      | 13,60                  | 22.831                    |
| Lancia     | 5,65                      | -7,70                  | 21.025                    |
| Audi       | 5,41                      | 3,95                   | 20.129                    |

Fonte: Unirae

## ALL'INTERNO IL RAPPORTO FLOTTE AZIENDALI

### FLOTTE AZIENDALI

Le auto aziendali  
ripartono: +11,9%



### IL DECALOGO DI BRUNETTA

## Auto blu: entro il 2013 risparmi per 2 miliardi

di **Pier Luigi del Visco**

**I**l ministro Renato Brunetta ha fissato l'obiettivo di risparmiare circa 2 miliardi di euro l'anno dal 2013, mediante la riduzione del 50% entro tre anni dei costi del parco auto della Pa. Il costo totale stimato per il parco auto della Pa è circa 4 miliardi di euro: un miliardo di euro per consumi, assicurazione, noleggi; due miliardi per il personale addetto al parco auto (di cui uno per gli autisti e uno per gli altri addetti); un miliardo di euro per le vetture dedicate a servizi-targhe speciali e alla vigilanza urbana.

Le auto della Pa si dividono in: auto blu (di rappresentanza politica-istituzionale - cir-

ca 5-6mila); auto blu-blu (con autista al servizio dei vertici dell'amministrazione - circa 10/12mila) e grigie (per effettuazione di servizi dell'amministrazione - circa 60-62mila). A queste vanno aggiunte circa altre 80mila vetture, utilizzate per la sicurezza e la vigilanza urbana, di cui circa 55mila con targa speciale (esercito, polizia, eccetera).

È quanto emerge dal monitoraggio sul parco autovetture della Pa, oggetto della relazione al Parlamento prevista nei prossimi giorni, che «Il Sole 24 Ore» ha analizzato con Carlo Flamment, presidente del For-  
mez e consigliere del ministro su questo progetto.

Quotidiana • pagina 21

Flotte statali. Nei piani del ministero c'è l'esternalizzazione

# Brunetta taglia le auto blu e della Pa: ecco il decalogo

» Continua da pagina 1

auto con conducente. Vogliamo proporre al Parlamento che l'acquisto sia una deroga alla regola del noleggio, solo in presenza di vetture molto ecologiche o di un forte e motivato risparmio».

Secondo Paolo Ghinolfi, vicepresidente di Aniasa, l'associazione dei noleggiatori, «la sostituzione di autoparchi in proprietà con il noleggio a lungo termine comporterebbe un risparmio che oscilla tra il 20 e il 30%, determinato da più fattori: 1) una riduzione fisiologica

aspetti che sono legati alla vestibilità dell'auto. Con il Nlt il Tco è molto più basso perché le auto sono tutte nuove, Euro 5, con consumi ed emissioni ridotte. Anche nella scelta dei prodotti, che avviene in sede di predisposizione dei bandi di gara, l'amministrazione dovrebbe confrontarsi con il noleggiatore, che è in grado con il suo know-how di suggerire soluzioni efficienti dal punto di vista gestionale ed economico».

Anche per Ghinolfi il ruolo della Consip è essenziale. «C'è stato negli ultimi anni un miglioramento dei rapporti con Consip basato sul reciproco ascolto. Globalmente le cose vanno bene, poi a livello locale non si può generalizzare perché dipende da come l'ente locale recepisce e attua le indicazioni della Consip».

Ma attenzione, il contenuto dei costi è un risultato di squadra. «Bisogna trovare ed elaborare strategie per coinvolgere, responsabilizzare e inserire nel processo di riduzione dei costi coloro che utilizzano le automobili con sistemi di incentivazione e disincentivazione. Su questo si potrebbero aprire tavoli di lavoro con il Ministero e con Consip, allargando i discorsi non solo alle auto ma anche agli utilizzatori. Facendo ciò otterremmo due risultati: una riduzione dei costi e un clima economico e sociale migliore di quello di oggi».

## L'alternativa del noleggio

La Pa impegna in media 1 addetto ogni 5 auto che gestisce, escluso gli autisti. Secondo

## Diffusione

con accordi Consip di strumenti/apparecchiature/software per la identificazione in tempo reale del conducente abilitato per ogni auto, delle persone trasportate, del chilometraggio, dei consumi

## Diffusione di modelli

di car sharing senza e con autista (soprattutto nelle aree metropolitane), al servizio di più pubbliche amministrazioni operanti nella stessa area

Diffusione di convenzioni con le case automobilistiche per la locazione con costi prefissati per chilometri

Ghinolfi col noleggio sarebbe tutto diverso. «Mediamente un'azienda che ha 1.000 auto in noleggio a lungo termine ha il suo interno a una gestione medio-bassa. L'obiettivo dichiarato da Flammett «è recuperare i mila addetti e destinarli ad altre attività dopo un'adeguata formazione sul nuovo ruolo». «Misure internazionali di Automotive, multinazionale di Nlt del Gruppo Société Générale. «La Pa diviene sempre più un cliente delle società di noleggio, per ovvie ragioni di

Revisione del Regio Decreto del 1927, cancellando la possibilità che le amministrazioni civili siano esentate dall'obbligo di iscrizione al Pra delle proprie auto

Corsi di formazione per reinserire nelle amministrazioni di competenza, in ruoli operativi al servizio dei cittadini, gli addetti liberati dalla diminuzione del parco auto

## IL DECALOGO DEL RISPARMIO

Misure proposte dal ministro Brunetta per dimezzare i costi delle auto di servizio della Pa entro tre anni

Estensione delle limitazioni per l'acquisizione delle autovetture a quelle di cilindrata superiore a 1.400 cc

Conferma, con ulteriori restrizioni, dei limiti di utilizzo delle autovetture pubbliche da parte di persone che non rientrano nelle categorie indicate

Istituzione, per la Pa centrale, del Registro inventariale telematico delle auto in proprietà, leasing o locazione e noleggiate a lunga scadenza (superiore ai tre mesi), con obbligo di registrazione entro tre mesi

Previsione legislativa per le Pa centrali ed emanazione di raccomandazione a Regioni ed enti locali affinché in ciascuno degli anni 2011, 2012 e 2013 non effettuino spese per il parco auto di ammontare superiore rispettivamente all'80%, al 65% e al 50% della spesa 2008

Previsione dell'obbligo di tenuta per ciascuna amministrazione di un registro per l'utilizzo di taxi o noleggio breve con conducente, sotto la responsabilità e la firma di un direttore generale. Diffusione di convenzioni Consip con società di tassisti o trasporto con conducente

pubblica e le amministrazioni locali che stanno rispondendo molto bene».

## Le opportunità

Progetti ambiziosi, dunque, per la Pa italiana. Che almeno da questo punto di vista non è affatto la Cenerentola d'Europa, come spiega Gian Luca Sotgiu, Ceo internazionale di Ald Automotive, multinazionale di Nlt del Gruppo Société Générale. «La Pa diviene sempre più un cliente delle società di noleggio, per ovvie ragioni di

trasparenza, ottimizzazione, gestione del rischio e flessibilità, e questi temi o problemi non sono solo italiani. In Gran Bretagna da anni importanti ministeri come la Difesa utilizzano il noleggio a lungo termine. In Francia però è da circa due anni (attraverso l'Ugap, struttura paragonabile alla nostra Consip) che la transizione delle flotte della Pa al noleggio, ma anche al Fleet management, è continua e significativamente e lobbiamo quindi, come operatori, essere pronti a offri-

L'Autore è direttore del Centro studi Fleet&Mobility

ILLUSTRAZIONE SANDRA FRANKINO