

# Flotte aziendali

IL PUNTO DELLA SITUAZIONE CON ANIASA

## Mercato dell'auto e settore noleggio effetti della crisi e segnali di ripresa

«Rispetto a un mercato dell'auto colpito da un forte calo nelle immatricolazioni, il settore del noleggio veicoli ha continuato nel 2008 ad evidenziare un trend positivo che prosegue ininterrotto da 15 anni; le 320.000 immatricolazioni targate 2008 sono state per davvero provvidenziali per evitare un riduzione dei volumi del mercato auto ben superiore al 13% fatta segnare a fine anno - ha commentato Roberto Lucchini, Presidente Aniasa (nella foto)». «I segnali in crescendo della crisi finanziaria, avvertiti da settembre scorso, si sono tuttavia trasformati negli ultimi mesi in vera e propria *débâcle* per il mercato automobilistico, continuata nel primo bimestre del 2009 con un preoccupante -28%. Tali risultati sono stati condizionati dall'attesa degli eco-incentivi e solo a fine febbraio, dopo l'approvazione del relativo decreto, si sono intraviste prime indicazioni di ripresa con un sensibile incremento dell'interesse all'acquisto ed un netto miglioramento degli ordini, intorno al 4%. È prevedibile che gli eco-incentivi producano primi tangibili effetti sul mercato automobilistico a marzo, per passare a regime in aprile e in maggio».

In questo contesto generale, Aniasa ha registrato un'allarmante flessione di immatricolazioni per le auto aziendali. Per l'intera filiera, comprensiva cioè di acquisti in proprietà, leasing finanziario ed uso locazione, si annoverano nel bimestre trascorso 43.113 immatricolazioni contro le 65.837 del corrispondente periodo del 2008, una riduzione di complessive 22.724 unità, cioè -34,5%. «Tra i principali motivi rilevati dagli operatori - ha proseguito Lucchini - spiccano le contrastanti previsioni sull'andamento dei flussi turistici e le misure di contenimento dei costi adottate dalle aziende, spesso preventivamente». Spingersi nel fare delle previsioni per quest'anno, che non si preannuncia certo di grande sviluppo, non è agevole. «Fare previsioni sul 2009 è al momento molto difficile - ha indicato Lucchini -. L'attuale congiuntura economica sta infatti condizionando differenzialmente l'approccio della clientela. Alcuni, infatti, tendono a rimandare la stipula di nuovi contratti, optando verso un maggior periodo di durata del noleggio, prorogando di 6-12 mesi quello in essere, in attesa che il contesto sia più sereno».

In un mercato automobilistico nazionale in costante perdita, il successo di questa forma di acquisizione del bene auto è dovuta al continuo passaggio delle aziende dalla proprietà e dal leasing finanziario alla formula del noleggio a lungo termine, secondo una dinamica già riscontrata nei principali paesi occidentali. «Dopo aver consolidato la propria presenza nella gestione dei parchi auto di grandi e medie di-

mensioni - ha proseguito Lucchini -, il settore, grazie ad un'offerta sempre più mirata, ha via via evidenziato i suoi benefici anche presso le imprese di minori dimensioni nonché nel mondo dei professionisti e dei titolari di partita Iva». In questa fase di contrazione economico-finanziaria generalizzata, gli incentivi a sostegno dell'auto, previsti per l'acquisto diretto e il leasing (ma non per il noleggio), mettono in crisi una parte rilevante del business del noleggio, ovvero la rivendita dei veicoli usati. «In considerazione dei vantaggi economici e gestionali - ha indicato Lucchini -, il noleggio veicoli svolge oggi una importante funzione nell'ambito dell'economia, sviluppando crescenti interconnessioni con la domanda di mobilità sostenibile, con l'industria dell'auto e il relativo indotto. Si tratta di un settore con sviluppata attenzione alle tematiche ambientali, interconnesso con l'articolato comparto dell'industria turistica e



Roberto Lucchini, Presidente Aniasa

con le sinergie intersettoriali del trasporto e della gestione di infrastrutture. In risposta all'evoluzione dei consumi, stiamo anche assistendo al progressivo diffondersi di una cultura della mobilità basata sul concetto di uso del veicolo, sempre più strumento e non status, con particolare risalto per gli aspetti di innovazione, economicità, certezza dei costi e flessibilità. Quello che manca in Italia è una più attenta considerazione sotto il profilo legislativo del conducente del veicolo, che può non essere il diretto proprietario, ma anche un semplice utilizzatore. Considerando che nel 1992 circolavano 31.000 veicoli e che oggi ne circolano oltre 800.000, tra auto e furgoni, è evidente l'urgente necessità di un aggiornamento della normativa del Codice della Strada, oggi prevalentemente incentrata, nei vari compositi aspetti, sulla stretta connessione conducente/proprietario».



---

---

## Con gli eco-incentivi si rischia di penalizzare il mercato dell'usato con meno di 24 mesi

«In questa fase di contrazione economico-finanziaria generalizzata - ha dichiarato Roberto Lucchini, Presidente Aniasa -, gli incentivi a sostegno dell'auto, previsti per l'acquisto diretto e il leasing (ma non per il noleggio), mettono in crisi una parte rilevante del business del noleggio, ovvero la rivendita dei veicoli usati». In particolare, il turnover dei veicoli a noleggio in flotta oscilla mediamente tra i 6 (noleggio a breve termine) e i 36 mesi (noleggio a lungo termine), con una forte componente di veicoli altamente ecologici (Euro 4 e 5). La vendita del parco auto usato per le compagnie di autonoleggio costituisce quindi il costo di produzione primario che condiziona la dinamica di acquisto del nuovo parco auto circolante. Sostanzialmente, un'incentivazione all'acquisto di auto altamente ecologiche dedicata esclusivamente a vetture di nuova immatricolazione rischia di creare le condizioni di una forte penalizzazione del mercato dell'usato, in particolare per tutte quelle vetture che con meno di 24 mesi di vita, costituiscono grande parte delle auto attualmente presenti nelle flotte a noleggio. «Un tale effetto negativo - continua Lucchini - costringerà le società ad allungare i tempi di permanenza in flotta delle vetture per ridurre l'impatto di costo nell'esercizio, con il conseguente

crollo degli ordini per l'acquisto delle nuove auto. Ricordo che oggi il settore costituisce il principale cliente delle case costruttrici dalle quali compra il 15% dell'intero immatricolato. Aniasa ha già rappresentato la potenziale grave situazione che si sta determinando». Passando al tema della liberalizzazione del noleggio, va ricordato che il Codice della Strada non consente di poter noleggiare alcuni tipi di veicoli, come gli autobus con più di 9 posti o i veicoli per il trasporto cose con oltre 6 t. di massa. «Il superamento di questi vincoli è da tempo allo studio della apposita Commissione Interministeriale - ha indicato Lucchini -. Se venissero rimossi, gli utilizzatori pubblici e privati potrebbero far fronte alle loro esigenze passando al noleggio a lungo termine, come, fra l'altro, è previsto per i veicoli delle amministrazioni pubbliche dalla direttiva Prodi del 27 febbraio 1998. Per le aziende con attività di auto-transporto e per gli Enti Pubblici, il noleggio a lungo termine rende molto più rapido e agevole l'approvvigionamento di nuovi mezzi, in quanto i canoni di noleggio vanno imputati alla spesa corrente, mentre gli acquisti di autoveicoli avvengono con fondi stanziati per la spesa in conto capitale e quindi con procedure burocratiche lunghe e complesse».