

rapporto FLOTTE AZIENDALI

Una scossa al mercato del noleggio di auto alle imprese potrebbe arrivare dalla pubblica amministrazione

OGGI LA SPERANZA SI CHIAMA PA

In ballo il rinnovo di un parco auto da 180 mila veicoli

DI ENRICO SBANDI

Cosa c'è all'orizzonte delle aziende di autonoleggio? Il ddl Brunetta. Le novità per il 2011 potrebbero arrivare infatti soprattutto dalle Pubbliche amministrazioni: il disegno di legge presentato dal ministro - difficoltà del governo permettendo - prevede il rinnovo del parco di auto pubbliche, che oggi consiste in circa 180 mila veicoli, di anzianità media ben superiore ai 6 anni. Sarebbe una preziosa flebo anticrisi per un settore la cui offerta presenta una lunga serie di vantaggi, sotto tutti i punti di vista. Fa risparmiare sui costi, non comporta immobilizzi di capitale, sgrava dagli oneri di gestione, infine consente una determinazione dei costi di mobilità. Quattro ragioni, alle quali si aggiunge l'attraente regime fiscale, essenziali per instillare ottimismo nel business del noleggio a lungo termine di auto. La congiuntura non è delle migliori, al di là delle difficoltà economiche, soprattutto a causa dell'effetto incentivi sulle auto nuove, ormai cessati, che ha indotto prima a preferire i mezzi di proprietà, e successivamente a intensificarne l'utilizzo.

Ecco come inquadra le dinamiche del settore l'Aniasa, l'Associazione Nazionale dell'Industria dell'Autonoleggio e dei Servizi Automobilistici. Nel primo trimestre del 2010, le immatricolazioni di nuove vetture destinate al noleggio a lungo termine hanno segnato il

passo, con un'incidenza rispetto all'immatricolato generale scesa dal 6 al 4%, nel raffronto con analogo trimestre del 2009. Ciò non toglie che il settore sia a un punto di svolta. L'outsourcing dei servizi di mobilità sta diventando realtà quotidiana per un numero crescente di aziende e la frenata degli ultimi 12 mesi non potrà invertire un trend ormai consolidato e che, oltre a risparmi ben quantificabili, grazie alle condizioni d'acquisto e di assicurazione più vantaggiose di cui godono le compagnie di noleggio, permette sensibili semplificazioni: basti considerare che le formule di noleggio sgravano le aziende non solo dagli oneri di proprietà ma di tutti i carichi connessi alle gestione del parco auto.

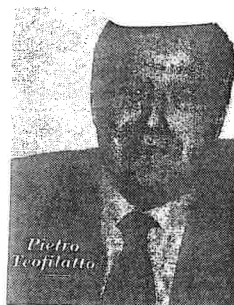
«Da una parte la clientela delle flotte aziendali ricerca migliore efficienza, ottimizzando costi e risorse», spiega il direttore del comparto noleggio a lungo termine di Aniasa, Pietro Teofilatto. «Dall'altra le aziende di noleggio non solo sono impegnate a migliorare i servizi, ma anche a proporre soluzioni innovative, in linea con i tempi di crisi, senza aumentare i costi di esercizio».

Le diverse formule di noleggio sono state scelte, lo scorso anno, da circa 65 mila aziende e 1.400 amministrazioni pubbliche. Le difficoltà economiche, con la conseguente necessità di conte-

nere i costi relativi alle voci mobilità e trasporto, sono state fronteggiate attraverso un mix di soluzioni: allungamento dei contratti da 36 a 48 mesi; priorità ai veicoli di minor consumo; cura del comportamento dei conducenti, al fine di contenere la sinistrosità ed elevare il rispetto per il bene auto. Di grande aiuto nella pianificazione delle scelte di mobilità è stata la consulenza su misura, che risulta utile soprattutto per le aziende medio-piccole o individuali.

«Si continua però a soffrire di un autentico tax divide, che penalizza le nostre aziende, riducendone la competitività rispetto ai concorrenti Ue», evidenzia Teofilatto.

Un rapido sguardo anche a quanto accade nel noleggio a breve termine: il comparto archivia un buon 2010, grazie anche al discreto andamento del turismo, continua a esercitare una funzione sempre più utile nell'intermodalità. I 5 milioni di contratti conclusi e i 140 mila veicoli ogni giorno in movimento ne sono conferma. Prima o poi le amministrazioni cittadine dovranno considerarne un utilizzo semi-pubblico, magari con auto elettriche. E riprendendo seriamente anche il tema del car sharing. (riproduzione riservata)



Sempre più apprezzato un servizio che solleva da molti adempimenti burocratici

LA FLOTTA? IN OUTSOURCING

Aumenta il fatturato della gestione in conto terzi

DI ANDREA BAVIERA

C'è un'attività che ogni anno di più si conferma come un vero settore autonomo e non più una costola del noleggio a lungo termine e delle compagnie che propongono direttamente i veicoli. Si tratta del Fleet management, che, secondo i dati relativi allo scorso anno, ha fatto registrare un andamento della gestione veicoli per conto di terzi in crescita di fatturato, anche se contenuta, e del numero di veicoli gestiti, a dispetto della significativa flessione del settore del noleggio.

Dai dati diffusi da Aniasa (l'Associazione Nazionale dell'Industria dell'Autonoleggio e dei Servizi Automobilistici) appare significativo osservare come la crescita registrata nel 2009 sia interamente ascrivibile a specifici operatori che operano solo nella gestione veicoli conto terzi e non offrono servizi di noleggio.

Cos'è, in pratica, il fleet management? Si tratta della gestione di tutte le scadenze, delle procedure ed anche delle strategie connesse al possesso ed all'utilizzo del bene-auto. Compiti quali la pianificazione della manutenzione, di consegna e restituzione dei veicoli, la gestione di tasse, assicurazioni e contravvenzioni richiedono risorse umane, e quindi tempo. Per altre funzioni, sempre connesse al parco veicoli, occorrono anche capacità decisionali di un certo livello: sulla scelta delle tipologie dei veicoli e sulla

selezione fra le offerte commerciali. I costi determinati dall'impiego di risorse umane interne all'azienda, grazie ai servizi di fleet management, vengono esternalizzati.

Nel settore ormai operano praticamente tutti i più strutturati provider di noleggio a lungo termine. Dispongono di solu-

zioni avanzate che utilizzano l'informatica, internet e gli strumenti di controllo satellitare per fornire praticamente ogni tipo di assistenza e di pianificazione sia alla flotta nel suo complesso che ai singoli veicoli. Due esempi: il gruppo GE, multinazionale che opera in vari campi con oltre 300mila dipendenti e sedi in tutto il mondo, in 100 Paesi, attraverso la sua GE Capital Fleet Services (285 mila veicoli gestiti in tutta Europa) diffonde la piattaforma iManage che permette la gestione totalmente automatizzata, con visualizzazione in tempo reale di tutti i parametri caratteristici della flotta, per la piccola come per la grande azienda. Altro esempio, nel caso relativo ad un soggetto che non propone veicoli, ma il solo fleet management, è quello di Aci Informatica, controllata dall'Automobil Club d'Italia, che offre soluzioni per la gestione delle flotte attraverso le quali è possibile controllare ogni aspetto dell'esercizio

del parco auto, posizione dei veicoli e gestione dei percorsi in tempo reale inclusa.

Il Fleet management evolve in maniera anticiclica e non ha risentito della crisi del settore Automotive; ha un mercato di dimensioni ancora contenute e presenta margini di crescita interessanti; le società specializ-

zate del settore, inoltre, stanno diversificando intensificando la loro presenza presso i clienti della Pubblica Amministrazione e del retail. «Il mercato, così allargato, ha più che compensato la flessione che ciascun segmento ha registrato singolarmente», evidenzia il Rapporto Aniasa 2010, relativo ai dati dello scorso anno. «Per contro, va sottolineata la contrazione dei margini che nel 2009 hanno registrato tutte le imprese attive nel settore». Una perdita di redditività che, secondo l'Associazione, è da attribuire a vari fattori, ma in particolare alla con-

comitanza di tre circostanze: i prezzi di ricambi e materiali di consumo, cresciuti molti più dell'inflazione; la maggiore vetustà dei veicoli gestiti, che consegue all'allungamento dei periodi di utilizzo e determina un maggior numero di necessità d'interventi meccanici; infine, la crescente difficoltà che stanno vivendo le officine e le carrozzerie che compongono le reti convenzionate degli operatori di Fleet management, investite dal calo di volumi che interessa il mondo dell'autoriparazione.

«**Gli operatori specialisti**», informa Aniasa, «continuano a registrare un fatturato medio annuo per veicolo sensibilmente più basso di quello tipico sui veicoli in Fleet management presso le società di noleggio a Lungo Termine. Ciò in conseguenza dei servizi più modulari e articolati propri delle imprese che hanno nel Fleet management il loro core business».

Anche il fatto che la quota del mercato di Fleet management conquistata da parte delle società specializzate, a scapito di quelle leader nel noleggio a lungo termine, sia più alta in termini di fatturato che di volumi, conferma quanto gli elementi di competitività propri delle due attività non siano gli stessi.

Il quadro congiunturale descritto nel rapporto non è mutato nei primi mesi 2010, quelli finora considerati da Aniasa. Le opinioni raccolte presso alcuni operatori leader del comparto del noleggio a lungo termine, che a partire dai mesi estivi hanno registrato un'inversione positiva di tendenza, che li spinge a un cauto ottimismo per i mesi a venire, puntando su un'intensificazione della ripresa nel 2011, autorizza tuttavia a pensare che si innescherà un positivo effetto di trascinamento, su tutto il 2011, anche per le aziende del Fleet management.

rapporto

FLOTTE
AZIENDALI

Una scossa al mercato del noleggio di auto alle imprese potrebbe arrivare dalla pubblica amministrazione

OGGI LA SPERANZA SI CHIAMA PA

In ballo il rinnovo di un parco auto da 180 mila veicoli

DI ENRICO SBANDI

Cosa c'è all'orizzonte delle aziende di autonoleggio? Il ddl Brunetta. Le novità per il 2011 potrebbero arrivare infatti soprattutto dalle Pubbliche amministrazioni: il disegno di legge presentato dal ministro - difficoltà del governo permettendo - prevede il rinnovo del parco di auto pubbliche, che oggi consiste in circa 180 mila veicoli, di anzianità media ben superiore ai 6 anni. Sarebbe una preziosa flebo anticrisi per un settore la cui offerta presenta una lunga serie di vantaggi, sotto tutti i punti di vista. Fa risparmiare sui costi, non comporta immobilizzi di capitale, sgrava dagli oneri di gestione, infine consente una determinazione dei costi di mobilità. Quattro ragioni, alle quali si aggiunge l'attraente regime fiscale, essenziali per instillare ottimismo nel business del noleggio a lungo termine di auto. La congiuntura non è delle migliori, al di là delle difficoltà economiche, soprattutto a causa dell'effetto incentivi sulle auto nuove, ormai cessati, che ha indotto prima a preferire i mezzi di proprietà, e successivamente a intensificarne l'utilizzo.

Ecco come inquadra le dinamiche del settore l'Aniasa, l'Associazione Nazionale dell'Industria dell'Autonoleggio e dei Servizi Automobilistici. Nel primo trimestre del 2010, le immatricolazioni di nuove vetture destinate al noleggio a lungo termine hanno segnato il

passo, con un'incidenza rispetto all'immatricolato generale scesa dal 6 al 4%, nel raffronto con analogo trimestre del 2009. Ciò non toglie che il settore sia a un punto di svolta. L'outsourcing dei servizi di mobilità sta diventando realtà quotidiana per un numero crescente di aziende e la frenata degli ultimi 12 mesi non potrà invertire un trend ormai consolidato e che, oltre a risparmi ben quantificabili, grazie alle condizioni d'acquisto e di assicurazione più vantaggiose di cui godono le compagnie di noleggio, permette sensibili semplificazioni: basti considerare che le formule di noleggio sgravano le aziende non solo dagli oneri di proprietà ma di tutti i carichi connessi alle gestione del parco auto.

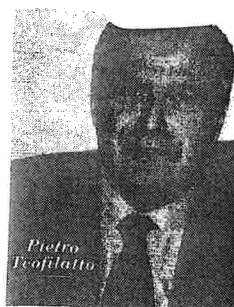
«Da una parte la clientela delle flotte aziendali ricerca migliore efficienza, ottimizzando costi e risorse», spiega il direttore del comparto noleggio a lungo termine di Aniasa, Pietro Teofilatto. «Dall'altra le aziende di noleggio non solo sono impegnate a migliorare i servizi, ma anche a proporre soluzioni innovative, in linea con i tempi di crisi, senza aumentare i costi di esercizio».

Le diverse formule di noleggio sono state scelte, lo scorso anno, da circa 65 mila aziende e 1.400 amministrazioni pubbliche. Le difficoltà economiche, con la conseguente necessità di conte-

nere i costi relativi alle voci mobilità e trasporto, sono state fronteggiate attraverso un mix di soluzioni: allungamento dei contratti da 36 a 48 mesi; priorità ai veicoli di minor consumo; cura del comportamento dei conducenti, al fine di contenere la sinistrosità ed elevare il rispetto per il bene auto. Di grande aiuto nella pianificazione delle scelte di mobilità è stata la consulenza su misura, che risulta utile soprattutto per le aziende medio-piccole o individuali.

«Si continua però a soffrire di un autentico tax divide, che penalizza le nostre aziende, riducendone la competitività rispetto ai concorrenti Ue», evidenzia Teofilatto.

Un rapido sguardo anche a quanto accade nel noleggio a breve termine: il comparto archivia un buon 2010, grazie anche al discreto andamento del turismo, continua a esercitare una funzione sempre più utile nell'intermodalità. I 5 milioni di contratti conclusi e i 140 mila veicoli ogni giorno in movimento ne sono conferma. Prima o poi le amministrazioni cittadine dovranno considerarne un utilizzo semi-pubblico, magari con auto elettriche. E riprendendo seriamente anche il tema del car sharing. (riproduzione riservata)



Pietro Teofilatto

Sempre più apprezzato un servizio che solleva da molti adempimenti burocratici

LA FLOTTA? IN OUTSOURCING

Aumenta il fatturato della gestione in conto terzi

DI ANDREA BAVIERA

C'è un'attività che ogni anno di più si conferma come un vero settore autonomo e non più una costola del noleggio a lungo termine e delle compagnie che propongono direttamente i veicoli. Si tratta del Fleet management, che, secondo i dati relativi allo scorso anno, ha fatto registrare un andamento della gestione veicoli per conto di terzi in crescita di fatturato, anche se contenuta, e del numero di veicoli gestiti, a dispetto della significativa flessione del settore del noleggio.

Dai dati diffusi da Aniasa (l'Associazione Nazionale dell'Industria dell'Autonoleggio e dei Servizi Automobilistici) appare significativo osservare come la crescita registrata nel 2009 sia interamente ascrivibile a specifici operatori che operano solo nella gestione veicoli conto terzi e non offrono servizi di noleggio.

Cos'è, in pratica, il fleet management? Si tratta della gestione di tutte le scadenze, delle procedure ed anche delle strategie connesse al possesso ed all'utilizzo del bene-auto. Compiti quali la pianificazione della manutenzione, di consegna e restituzione dei veicoli, la gestione di tasse, assicurazioni e contravvenzioni richiedono risorse umane, e quindi tempo. Per altre funzioni, sempre connesse al parco veicoli, occorrono anche capacità decisionali di un certo livello: sulla scelta delle tipologie dei veicoli e sulla

selezione fra le offerte commerciali. I costi determinati dall'impiego di risorse umane interne all'azienda, grazie ai servizi di fleet management, vengono esternalizzati.

Nel settore ormai operano praticamente tutti i più strutturati provider di noleggio a lungo termine. Dispongono di solu-

zioni avanzate che utilizzano l'informatica, internet e gli strumenti di controllo satellitare per fornire praticamente ogni tipo di assistenza e di pianificazione sia alla flotta nel suo complesso che ai singoli veicoli. Due esempi: il gruppo GE, multinazionale che opera in vari campi con oltre 300mila dipendenti e sedi in tutto il mondo, in 100 Paesi, attraverso la sua GE Capital Fleet Services (285 mila veicoli gestiti in tutta Europa) diffonde la piattaforma iManage che permette la gestione totalmente automatizzata, con visualizzazione in tempo reale di tutti i parametri caratteristici della flotta, per la piccola come per la grande azienda. Altro esempio, nel caso relativo ad un soggetto che non propone veicoli, ma il solo fleet management, è quello di Aci Informatica, controllata dall'Automobil Club d'Italia, che offre soluzioni per la gestione delle flotte attraverso le quali è possibile controllare ogni aspetto dell'esercizio

del parco auto, posizione dei veicoli e gestione dei percorsi in tempo reale inclusa.

Il Fleet management evolve in maniera anticiclica e non ha risentito della crisi del settore Automotive; ha un mercato di dimensioni ancora contenute e presenta margini di crescita interessanti; le società specializ-

zate del settore, inoltre, stanno diversificando intensificando la loro presenza presso i clienti della Pubblica Amministrazione e del retail. «Il mercato, così allargato, ha più che compensato la flessione che ciascun segmento ha registrato singolarmente», evidenzia il Rapporto Aniasa 2010, relativo ai dati dello scorso anno. «Per contro, va sottolineata la contrazione dei margini che nel 2009 hanno registrato tutte le imprese attive nel settore». Una perdita di redditività che, secondo l'Associazione, è da attribuire a vari fattori, ma in particolare alla con-

mitanza di tre circostanze: i prezzi di ricambi e materiali di consumo, cresciuti molti più dell'inflazione; la maggiore vetustà dei veicoli gestiti, che consegue all'allungamento dei periodi di utilizzo e determina un maggior numero di necessità d'interventi meccanici; infine, la crescente difficoltà che stanno vivendo le officine e le carrozzerie che compongono le reti convenzionate degli operatori di Fleet management, investite dal calo di volumi che interessa il mondo dell'autoriparazione.

«Gli operatori specialisti», informa Aniasa, «continuano a registrare un fatturato medio annuo per veicolo sensibilmente più basso di quello tipico sui veicoli in Fleet management presso le società di noleggio a lungo termine. Ciò in conseguenza dei servizi più modulari e articolati propri delle imprese che hanno nel Fleet management il loro core business».

Anche il fatto che la quota del mercato di Fleet management conquistata da parte delle società specializzate, a scapito di quelle leader nel noleggio a lungo termine, sia più alta in termini di fatturato che di volumi, conferma quanto gli elementi di competitività propri delle due attività non siano gli stessi.

Il quadro congiunturale descritto nel rapporto non è mutato nei primi mesi 2010, quelli finora considerati da Aniasa. Le opinioni raccolte presso alcuni operatori leader del comparto del noleggio a lungo termine, che a partire dai mesi estivi hanno registrato un'inversione positiva di tendenza, che li spinge a un cauto ottimismo per i mesi a venire, puntando su un'intensificazione della ripresa nel 2011, autorizza tuttavia a pensare che si innescherà un positivo effetto di trascinamento, su tutto il 2011, anche per le aziende del Fleet management.