

## Buone prospettive per il 2014 dopo un primo bimestre eccezionale

Presidente Ruggiero, il 2014 del noleggio è partito di slancio. È vera ripresa?

«Un primo sguardo all'attuale mercato», spiega Fabrizio Ruggiero, presidente dell'Aniasa (l'Associazione confindustriale delle aziende di noleggio), «mostra un 2013 che ha sostanzialmente tenuto le posizioni. Il risultato è già da ritenersi molto favorevole, considerando il contesto generale di domanda debole. Lo scorso anno il fatturato delle aziende di noleggio ha comunque registrato una leggera crescita, di un paio di punti percentuali, nonostante il calo del numero delle immatricolazioni».

**Domanda.** Meno immatricolazioni, ma fatturato in crescita. Come si spiega?

**Risposta.** Il nostro mercato può lavorare sulla durata dei contratti, per ciò che riguarda il lungo termine, o sui tempi di permanenza in flotta per quanto riguarda il breve termine. La possibilità di tenere le auto più a lungo ha determinato minori immatricolazioni, ma senza danno per il fatturato.

**D. Cosa c'è da attendersi?**

**R.** A regime, il recupero delle immatricolazioni dovrebbe riportarsi ai livelli del 2012, considerando che dovranno essere sostituite quelle vetture per le quali è stata protratta la permanenza in flotta. I risultati del primo bimestre sono da considerare eccezionali, perché frutto di circostanze cicliche di stagionalità nei 12 mesi. Sarà impossibile avere numeri del genere per tutto l'anno, ma ci attendiamo comun-

que una crescita.

**D. I freni al settore, e all'automotive in generale, sono ancora troppi in Italia. Non crede?**

**R.** L'esecutivo attuale mostra volontà di fare interventi più incisivi a sostegno dello sviluppo. Staremo a vedere, le promesse disattese di chi li ha preceduti non fanno ben sperare. Non mi illudo che ci sia spazio per riadeguare la

questione detraibilità dell'Iva in misura diversa e più favorevole rispetto all'attuale 40%. Però auspicherei almeno l'avvio di un processo di crescita progressiva della quota detraibile, coerente con i tempi della ripresa economica. E faccio notare che avere un noleggio più forte significa far emergere in questo paese evasioni ed elusioni fiscali tipiche di sistemi caratterizzati dalla proprietà, e quindi produrre Iva sugli interventi di manutenzione e riparazione.

**D. Quali interventi vi sentite di chiedere?**

**R.** Innanzitutto va sanata la «sciocchezza fiscale» del superbollo. Le auto di maggiore cilindrata fanno girare più denaro, il noleggio ne garantisce la trasparenza fiscale. Deprimere questo mercato è stato un grande errore. Il superbollo va eliminato, è recessivo: la storia di-

mostra che ha bloccato un mercato e prodotto minori entrate fiscali. C'è poi da rivedere l'incremento dei costi determinato dagli

aumenti di Ipt e messa su strada, che due anni fa, che si è ribaltato sulle rate delle nuove vetture, facendo sì che parecchi buyer aziendali abbiano preferito tenere per più tempo l'auto vecchia anziché sostituirla. Anche qui, il danno è per l'industria e per l'erario, insieme, che ha percepito minore Iva oltre a non

incassare nuove tasse d'immatricolazione. Già questi due temi, superbollo e tasse su trascrizione e messa in strada, potrebbero essere oggetto di interventi correttivi immediati e vantaggiosi sia per il mercato che per lo Stato.

**D. Niente sul caro-assicurazioni?**

**R.** Noi abbiamo un flagello che si chiama frode, agevolato dai tempi lunghissimi consentiti per la denuncia dei sinistri passivi. Oggi, secondo una norma nata per garantire il consumatore/automobilista, ci sono 24 mesi di tempo per denunciare di aver subito un sinistro. Questa favorisce le truffe: a distanza di due anni è ben più difficile verificare l'esatta dinamica di un sinistro andando a periziare un veicolo magari venduto o che nel frattempo ha subito ulteriori danni o modifiche. Sarà comunque possibile individuare una diversa forma di tutela per quei casi, limitati in numero, che l'attuale norma, attraverso tempi rivelatisi eccessivi, intendeva garantire. Passare a un sistema che riduce il limite per la denuncia a soli due mesi, non costa nulla allo Stato e rende ben più difficile organizzare frodi. E con meno frodi, le assicurazioni dovranno per forza limitare le pretese, riducendo i costi per gli utenti finali.



Fabrizio Ruggiero



Il downsizing a vetture di cilindrata e consumi contenuti favorisce la crescita dell'intero settore

# IL NOLEGGIO TRAINA L'AUTO

## In aumento le vetture ibride e quelle elettriche

PAGINA A CURA  
DI ENRICO SBANDI

L'automobile sta ricominciando a correre. È trainata dalle flotte a noleggio, che danno un colpo di acceleratore e staccano il mercato dei privati, stabilendo il primato per le auto aziendali. I dati del trimestre si annunciano in positivo, considerando la crescita di dicembre dell'1,4%, proseguita con il 3,2% di gennaio e rafforzata a febbraio, in base ai dati diffusi dal ministero dei Trasporti, con un incremento importante su base annua (vale a dire rispetto allo stesso mese dell'anno precedente) delle immatricolazioni: +8,5% con 118.328 nuove iscrizioni. Sono numeri favorevoli, ma che vanno comunque inseriti nel quadro generale, con un 2013 che, quanto a immatricolazioni, ha chiuso al di sotto di quasi il 50% (47,7, il dato esatto) rispetto al 2007, periodo precedente la crisi. Dato significativo è il mix di mercato che sta dietro quest'au-

mento. Gli acquisti dei privati, infatti, continuano a soffrire: sono scesi al 61,5% del totale, storicamente uno dei valori più bassi.

Aniasa, l'Associazione confindustriale delle aziende di noleggio, fa notare che le vendite di auto per noleggio hanno invece indicato elevata vivacità, arrivando a una crescita del 33,6%, pari a 25.112 unità, ed una rappresentatività che si porta al 21,1% del totale (+4,0 punti percentuali). Incidono su questi numeri alcune importanti commesse che riguardano il lungo termine, assieme ai rinnovi del parco vetture per il noleggio a breve termine, in vista delle vacanze estive.

Più in generale, Le immatricolazioni a società (acquisto e leasing finanziario) sono cresciute del 4,3% in febbraio a 20.738 unità e al 17,4% di quota di mercato. Il contesto dell'auto aziendale ha raggiunto febbraio la quota record del 38,5%.

Molteplici i fattori che con-

trassegnano l'evoluzione del mercato, che non può leggersi solo come uno spostamento di cifre, ma che si presta a interpretazioni più profonde. Innanzitutto c'è un diverso approccio alle tipologie di automobili: la tendenza al «downsizing», alla scelta cioè di vetture di cilindrata e consumi più contenuti, continua ad essere una caratteristica dominante. In quattro anni, dal 2010 al 2013 (per quest'ultimo anno valgono le stime Aniasa) le citycar, quelle del segmento A, hanno praticamente raddoppiato le immatricolazioni nell'area del noleggio a lungo termine, passando dalla quota dell'8,3 al 16%. Sostanzialmente stabili in questo intervallo di tempo le utilitarie del segmento B, mentre le medie (segmento C, il più rappresentato) sono cresciute dal 29,3 al 35%, erodendo quote alle medie superiori (D, dal 31,7 al 29%) e, ancora di più, alle ammiraglie del segmento E, il più penalizzato dal tiro incrociato della crisi economica e dal superbollo, crollato dall'11,6%

al 4% dello scorso anno.

Il cambiamento di registro nelle scelte riguarda anche le motorizzazioni, in cui si registra la notevole crescita delle auto ibride ed elettriche (+61,4 e +687,5%) che esibiscono performance migliori delle vetture diesel (+10,5%), fatto che andrà a premiare le marche più avanti su questi fronti. Ciò conferma la validità della formula del noleggio a lungo termine anche per quei casi in cui si ricorre a tecnologie di recente introduzione nel mercato, il cui turnover si associa particolarmente bene alle modalità gestionali ed amministrative tipiche del renting.

Discorso a sé va fatto per l'alto di gamma, che quasi sparisce dalle flotte a noleggio, passando dal 2 allo 0,1%. Va anche detto che non sono poche le aziende e i professionisti che, per non rinunciare alle autovetture di segmento alto, ricorrono a soluzioni border line rispetto alla nostra legge e meno visibili al fisco italiano, come il ricorso a noleggi o immatricolazioni estere.

### IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEI PRIMI 9 MESI 2013 - ANIASA

	Gennaio - Settembre 2013	Gennaio - Settembre 2012	Var. %
Fatturato	3.845.000.000	3.758.000.000	2,3%
Immatricolazioni auto	98.000	113.000	-13,0%
Immatricolazioni furgoni	12.500	15.000	-15,5%
Immatricolazioni totali	110.500	128.000	-13,5%
Flotta circolante Auto	416.000	410.000	1,6%
Flotta circolante Furgoni	113.000	118.000	-4,2%
Flotta circolante totale	529.000	528.000	0,2%



In Italia, i risultati dei primi due mesi indicano un aumento di immatricolazioni del 29%

# LE FLOTTE SONO DRIVER DI CRESCITA

In Europa, 8 gestori su 10 prevedono la crescita del parco auto

DI ENRICO SBANDI

**S**i chiama «inflottamento». È la causa che sta determinando in Italia la crescita delle immatricolazioni delle automobili, dovuta (da qui la terminologia) ai rinnovi di contratti di noleggio a lungo termine ed agli acquisti operati dalle compagnie per il noleggio a breve termine in preparazione della stagione turistica.

«Messo in archivio il 2013 con un calo di immatricolazioni del 6%, il 2014 è per davvero partito in quarta, considerando che i risultati dei primi due mesi indicano un aumento del 29% e portano il nostro settore a rappresentare oltre il 21% dell'intero mercato auto», spiega Pietro Teofilatto, direttore della sezione noleggio a lungo termi-

ne di Aniasa (l'Associazione confindustriale delle compagnie di autonoleggio). «In un contesto dell'automotive che ha molto sofferto e soffre ancora per la lunga recessione, il noleggio si conferma comunque in ottima salute e con una soddisfacente crescita del fatturato, vicina al 2%».

Questi dati, che rispecchiano l'altalena del ciclo economico, non significano ancora che la ripresa del settore sia consolidata: «Quello che in Italia serve al mercato auto è un riequilibrio della tassazione per far ripartire, e sul serio, i consumi, scesi ai livelli anni 70», precisa Teofilatto. «Bisogna sfruttare la recentissima approvazione della legge delega sulla fiscalità, specialmente riguardo la deducibilità delle spese per l'auto aziendale. Siamo arrivati al para-

dosso che per l'uso dell'auto è deducibile solo un giorno su cinque. Il divario con l'Europa sta poi diventando sempre più preoccupante, considerando che per altri tre anni la detraibilità dell'Iva sarà al 40%. Contro il 100% di Francia e Germania».

Quest'ultimo aspetto affrontato dal direttore di Aniasa, fa capire quanto sia sentita per l'Italia una specifica attenzione al settore. Il nostro Paese rischia ancora una volta di non agganciare la ripresa che s'intravede sul mercato europeo.

Secondo i risultati di un'indagine condotta sul mercato continentale, otto gestori di flotte su dieci prevedono che il proprio parco auto crescerà o rimarrà stabile nei prossimi 24 mesi, mentre altrettanti intendono ampliare la propria flotta in Paesi che stanno

vivendo una fase di sviluppo economico, come Turchia, Russia e Brasile.

Lo studio sullo stato di salute delle flotte aziendali, denominato «The State of Car Policies in Europe and Key Fleet Challenges», è stato condotto a livello europeo da GE Capital International, uno dei maggiori istituti mondiali attivo nella gestione delle flotte aziendali e nel mercato del noleggio a lungo termine. La ricerca ha preso in considerazione 72 flotte aziendali di grandi dimensioni in tutta Europa che gestiscono complessivamente più di 150 mila veicoli, focalizzandosi sui trend e sulle possibili evoluzioni del mercato nei prossimi 24 mesi. Le principali sfide che attendono i gestori delle flotte alle prese con la crisi, sono la riduzione dei costi, l'efficienza e le migliori pratiche nella gestione della flotta.

## Autisti e costi le priorità dei fleet manager

**I**l miglioramento dei comportamenti dei driver è la priorità indicata dai fleet manager nella ricerca condotta da GE Capital. Per il 61% degli intervistati è la principale preoccupazione, il 41% dei quali spera in questo modo di ridurre i danni alle vetture e gli incidenti, mentre il 30% intende così ridurre la produzione di CO<sub>2</sub>.

Nonostante questa chiara indicazione, solo il 49% delle aziende ha già posto in essere programmi in grado di influenzare positivamente il comportamento dei driver e solo il 22% utilizza stabilmente il supporto degli strumenti online.

La seconda priorità, indicata dal 54% delle aziende dotate di una flotta internazionale,

riguarda l'ottimizzazione dei costi di gestione mediante la sua centralizzazione; la terza area critica su cui intervenire, per migliorarne l'approccio, concerne la gestione del carburante, evidenziata dal 48% degli intervistati.

Sorprende, fra i risultati della ricerca, la crescente attenzione alla gestione delle emissioni. Il 61% delle aziende intervistate ha stabilito limiti alle emissioni di CO<sub>2</sub>, mentre nel 2008 questa percentuale era ferma al 38%. Le emissioni sono oggi contenute intorno a 130-140gCO<sub>2</sub>/km per quasi due terzi degli intervistati (63%), mentre per l'11% tale limite è ancora inferiore a 110-120gCO<sub>2</sub>/km.



La mannaia fiscale frena lo sviluppo del settore per le vetture in carico alle imprese

## MA PER ALCUNI C'È ANCORA LA CRISI

Se ne parlerà a Milano il 7 aprile, in Missione Mobilità

DI ENRICO SBANDI

«**C**i sono primi segnali positivi mostrati dal mercato dell'auto negli ultimi due mesi. Ma non devono trarre in inganno». L'avvertimento è di Pierluigi Bonora, giornalista e presidente di Amoer, Associazione per una Mobilità Equa e Responsabile. «La crisi è ancora profonda per un settore che difficilmente potrà fare peggio dello scorso anno, ma che in pochi mesi ha bruciato altri posti di lavoro e risorse. Con la chiusura dell'esperienza di dialogo portata avanti dal precedente Governo, il "cerino" è rimasto nuovamente acceso tra le mani delle associazioni di categoria che pure confidavano nel dialogo aperto dalla Consulta dell'Auto. In queste prime settimane il tema della crisi dell'auto non è stato però minimamente sfiorato dal nuovo Esecutivo, almeno ufficialmente; e intanto l'accanimento sull'automotive è continuato con l'aumento, pur se già previsto, delle accise sui carburanti, il decimo ritocco al rialzo in Italia negli ultimi cinque anni». L'incidenza crescente delle flotte aziendali sul mercato ha contribuito in modo determinante a mettere assieme numeri favorevoli. Ma per le vetture in carico alle imprese la mannaia fiscale, inasprita lo scorso anno dalla riforma Fornero, continua a frenare le potenzialità di un maggiore sviluppo. Amoer terrà il prossimo 7 aprile, a Milano, l'edizione 2014 di Missione Mobilità, l'appuntamento annuale attraverso il quale l'Associazione vuole sollecitare l'attenzione di istituzioni, media e opinione pubblica verso il

settore delle due e quattro ruote. Provocazioni, analisi e proposte concrete saranno gli ingredienti della giornata intitolata: «Rivoluzione mobilità, ma la passione dove la mettiamo?».

Gli obiettivi dell'incontro sono precisi: riaprire il dialogo tra la filiera delle due e quattro ruote e l'Esecutivo, dopo l'esperienza, ritenuta inconcludente, della Consulta dell'auto; stimolare un dibattito efficace sul presente e sul futuro della mobilità; illustrare, attraverso approfondite analisi, i principali trend che stanno modificando le dinamiche della mobilità cittadina; risvegliare la passione da sempre legata a filo doppio alla guida di auto e moto.

Protagonista della giornata, sarà la Task force della Mobilità di Amoer per le provocazioni e le idee attraverso le quali il think tank composto da giornalisti, docenti, esperti e appassionati delle quattro e due ruote, seguirà i lavori commentando e sollecitando i diversi ospiti che si alterneranno sul palco e avanzando le «proposte per reagire alla crisi». Gruppo da poco potenziato con l'ingresso, al fianco di Bonora come vicepresidente di Sergio Fontana, torinese, 63 anni, professionista di lungo corso nelle relazioni pubbliche del settore automotive: dall'ufficio stampa della Fiat (1979-1987) sino a quello del Gruppo Volkswagen, che ha diretto per quasi 15 anni, prima in Autogerma, quindi nella comunicazione di Automobili Lamborghini. Gli ultimi anni (dal 2007 al 2013) li ha trascorsi a Firenze, come consulente della consociata fiorentina di Volkswagen Group Italia, costituita alla fine del 2006.

In Missione Mobilità, accanto all'efficienza e la sostenibilità, si parlerà di passione: quella che, in un mondo dell'automotive sempre più improntato al razionale, sembra passare in secondo piano trascinando, nel suo declino, anche lo stimolo a considerare un mezzo di trasporto come oggetto di desiderio e non solo di utilità funzionale.

Al confronto fra rappresentanti della filiera dell'automotive e istituzioni è riservato uno dei momenti clou della giornata. Per l'auto saranno intorno al tavolo Massimo Nordio, presidente Unrae, Roberto Vavassori, presidente Anfia, Filippo Pavan Bernacchi, presidente Federauto, Pier Francesco Caliarì - direttore generale Anma, Fabrizio Ruggiero, presidente Aniasa, Fabio Bertolotti - direttore Assogomma, e Giorgio Boiani - vicepresidente AsConAuto, moderati dal presidente Bonora. Avranno di fronte esponenti della politica nazionale con cui sviluppare il dibattito nel corso della tavola rotonda dal significativo titolo «Le istituzioni battano un colpo».

A seguire la presentazione della ricerca/provocazione curata, come nelle scorse edizioni, da AlixPartners sul tema «Car sharing, dal possesso alla fruibilità dell'auto. Sfide e opportunità della nuova mobilità urbana», i cui principali risultati saranno anticipati la mattina e approfonditi nel pomeriggio dall'ing. Giacomo Mori - managing director di AlixPartners e dal moderatore Gian Primo Quagliano - presidente Econometrica e Centro Studi Promotor con i rappresentanti di case automobilistiche e aziende del settore.

