

Anno VII ■ giugno luglio 2012

www.missionline.it

MISSION *Fleet*

La rivista dell'auto aziendale

Rapporto Aniasa

Non può piovere sempre...

Gianluca De Candia (ASSIEA)

Oltre i tassi e lo spread

L'analisi di MissionFleet

Opel Ampera

Renault Fluence



PROFESSIONE DRIVER
SERVE SPAZIO?
ECCO IL GIOCO
DELLE COPPIE



L'editoriale

di Mauro Serena



TORNIAMO A PARLARE DI "MACCHINE"

Per il secondo anno consecutivo, mi trovo a scrivere l'editoriale per il numero estivo in una situazione economica, politica e di mercato molto complicata. E se nel 2011 le speranze, almeno per quanto riguardava l'Europa, non mancavano (confermate da autorevoli analisi), nel momento attuale è difficile individuare una possibile via d'uscita. Anche perché quei cambiamenti che un anno fa auspicavo avvenissero, non si sono verificati per nulla, anzi... Approfittiamo quindi di questo momento di "sospensione" delle decisioni (fiscali, economiche, politiche, strategiche) per tornare all'oggetto istituzionale della nostra rivista: l'auto aziendale. Torniamo a parlare di "macchine"!

Cominciamo con Professione Driver completamente rinnovato: non più l'intervista ad un assegnatario di auto aziendale, ma un'analisi approfondita delle possibili risposte, in termini di modelli, a uno o più bisogni dell'utilizzatore aziendale. L'esigenza è quella dell'abitabilità? E allora ecco sette comparazioni dettagliate tra modelli, scelti in modo eterogeneo e tenendo conto di alcuni elementi di scelta decisivi per l'auto aziendale, come il canone. Il risultato è tutt'altro che scontato. Due auto elettriche a confronto per L'Analisi: Opel Ampera e Renault Fluence sono tra i primi modelli di flotta

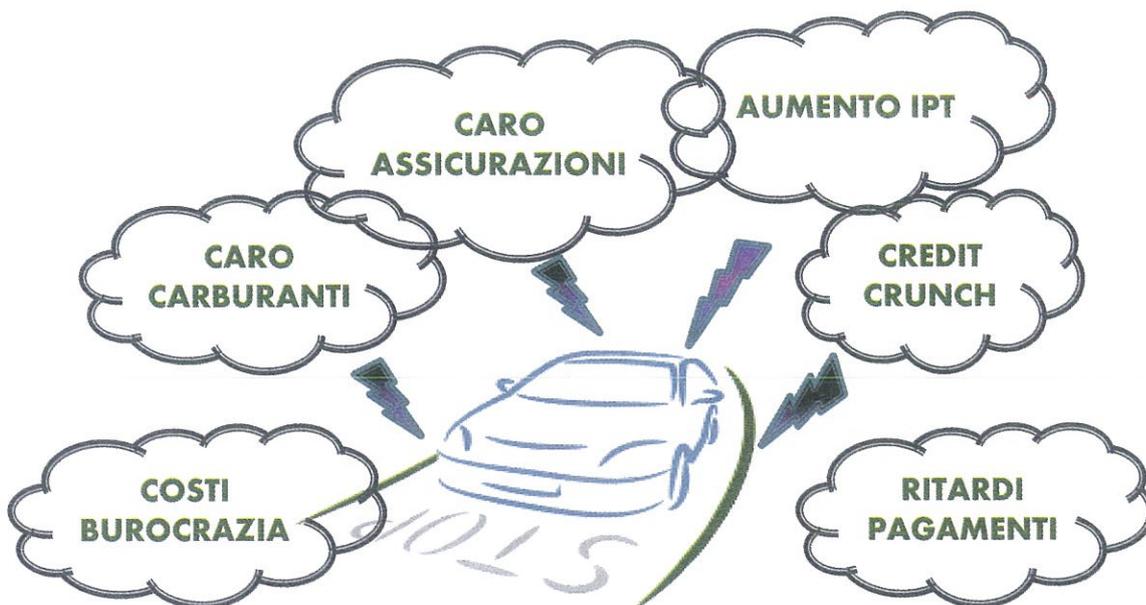
appetibili anche per gli user chooser. Torniamo a parlare anche di VCL con un articolo didattico, che illustra configurazioni e utilizzo dei diversi tipi di veicoli commerciali. Trovo giusto, infatti, che nella nostra rivista, accanto a pezzi a volte piuttosto tecnici (è il caso di quelli che stiamo dedicando al leasing - in questo numero abbiamo intervistato il direttore generale di Assilea), trovino spazio anche indicazioni per chi sta cominciando a cimentarsi nel ruolo di Fleet Manager e ha bisogno anche di informazioni di base.

Il momento del mercato viene comunque rappresentato nelle sette pagine di news e nel servizio dedicato al rapporto annuale di Aniasa, che con tutti gli indicatori tendenti al brutto (nel frattempo anche il mercato delle flotte "vere" ha smesso di crescere) si fa portavoce di un messaggio di speranza: che sia la volta buona che abbiamo davvero toccato il fondo? Smetterà di piovere, prima o poi? Poco meno di un anno fa, però, avevo espresso una metafora "meteorologica" molto simile, mentre ero alla ricerca di "squarci tra le nuvole del cielo estivo". Auguriamoci che, questa volta, le cose migliorino davvero e la parola "crescita" torni ad essere protagonista dei piani di politica economica.

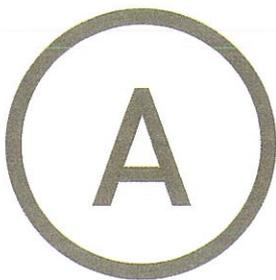
serena@newsteca.it

NON PUÒ PIOVERE SEMPRE...

Nonostante un 2011 archiviato con soddisfazione, il 2012 è iniziato al rallentatore. Ma non è soltanto la crisi economica a frenare il comparto del noleggio, bensì le continue manovre fiscali del Governo che penalizzano le flotte aziendali.



di Marco Di Pietro

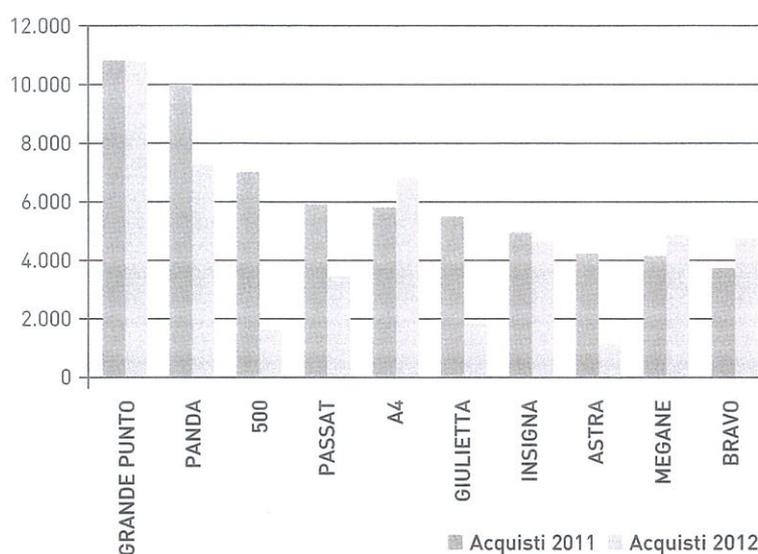


Archiviato lo scorso anno con un risultato decisamente in distonia con il mercato dell'automobile (fatturato

cresciuto del 2,2%, flotta circolante aumentata di 16.000 veicoli, immatricolazioni salite del 12,3%), **il 2012 è iniziato con segnali allarmanti**, come ha fatto rilevare **Paolo Ghinolfi**, il Presidente di Aniasa, l'associazione che raccoglie le aziende di autonoleggio, di fleet management e gli operatori della filiera del comparto, durante la **conferenza di presentazione dei dati 2011 e 2012 del settore**. Eppure il comparto del noleggio

aveva retto egregiamente alla crisi economica, perché aveva conservato inalterate le sue caratteristiche positive per i clienti: garanzia di certezza della spesa e di programmazione degli investimenti nella mobilità, competitività dei prodotti e dei servizi, supporto nel contenimento del Total Cost of Ownership. Ma i continui aumenti dei prezzi dei carburanti (in gran parte sotto forma di accise, cioè di tasse), la lievitazione delle tariffe

I MODELLI PIÙ NOLEGGIATI



assicurative, l'introduzione di penalizzazioni come il superbollo e, in ultimo, la molto probabile diminuzione della convenienza fiscale dell'auto aziendale per finanziare la Riforma del Lavoro rischiano di affossare il comparto delle flotte.

Questa strategia del Governo di pescare risorse sempre dall'automobile, in particolare dagli utenti che fanno del veicolo un utilizzo prevalentemente lavorativo, appare decisamente miope, se si considera che il comparto del

noleggio, tra breve termine e lungo termine, tra tasse dirette e indirette, produce un "reddito" per l'Erario di ben 2 miliardi di euro all'anno!

Chiariamo il concetto con un esempio. Il primo trimestre del 2012 ha fatto segnare un calo delle immatricolazioni del 20,5%, che significano 18.000 veicoli in meno in soli tre mesi. Considerando un prezzo medio di 20.000 euro, questo dato si traduce in un mancato introito per lo Stato di 84 milioni di euro soltanto per l'Iva: proiettando questo dato sull'intero 2012 **significherebbe un ammanco per l'Erario superiore ai 300 milioni di euro.** Senza considerare che dovremmo aggiungere i mancati incassi sul bollo, sulle tasse che gravano sulle polizze d'assicurazione (parte delle quali vanno a finanziare la spesa pubblica delle Province e delle Regioni, che consiste in gran parte nell'iniezione di denaro fresco nella voragine dei bilanci della Sanità), sulle accise dei carburanti, sull'Iva sulle spese di manutenzione e così via discorrendo...

Tutto ciò senza considerare che, se anche il comparto del noleggio entra in recessione, si rallenta (e di molto) il processo di modernizzazione del parco circolante italiano, con conseguenze facilmente

TABELLA 1 - I NUMERI DEL NOLEGGIO IN ITALIA

	2011	2010	Var. %
Fatturato (in mln €)	5.030	4.920	2,20%
Flotta Circolante	678.373	662.614	2,40%
- breve termine	154.213	149.196	3,40%
- lungo termine	524.160	513.418	2,10%
Immatricolazioni	302.332	269.324	12,30%
Addetti diretti	7.320	7.094	3,20%

TABELLA 2 - IL 2012 PARTE COL FRENO A MANO TIRATO

	1° Trimestre 2012	1° Trimestre 2011	Var. %
Fatturato (in mln €)	1.420	1.424	-0,30%
Flotta circolante	603.500	604.710	-0,20%
- breve termine	85.500	91.500	-7,00%
- lungo termine	518.000	514.000	1,00%
Immatricolazioni	70.242	88.301	-20,50%
Addetti diretti	7.335	7.100	3,30%

TABELLA 3 - LE IMMATRICOLAZIONI DI NLT E RAC

Immatricolazioni	Gennaio - Aprile 2012	Gennaio - Aprile 2011	Var. %	Incidenza su mercato 2012	Incidenza su mercato 2011
Flotte aziendali	190.270	216.886	-12,30%	35,20%	32,00%
di cui					
Noleggio	98.534	111.317	-11,48%	18,24%	16,46%
Società/Leasing	91.736	105.569	-13,10%	16,98%	15,61%

TABELLA 4 - COME CAMBIA IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

	2011	2010	Variaz. %
Flotta circolante	524.160	513.418	+2,1%
Durata media dei contratti (mesi)	43,8	43,5	+0,8%
Canone medio/mese (euro)	610	604	+0,9%
Percorrenza media annua (km)	30.180	29.883	+1,2%
Immatricolazioni	185.227	143.597	+29%

TABELLA 5 - FATTI E CIFRE DEL NOLEGGIO

Fatturato complessivo annuo	5 miliardi di euro
Flotta circolante	680.000 veicoli
Flotta noleggio a breve termine (RAC)	155.000 veicoli
Flotta noleggio a lungo termine (NLT)	525.000 veicoli
Immatricolazioni annue	302.000 veicoli
Incidenza sul totale del mercato nazionale	17%
Valore delle immatricolazioni	4,8 miliardi di euro
Clienti del noleggio a lungo termine	65.000 imprese private 2.400 aziende della Pubblica Amministrazione
Numero contratti RAC al giorno	13.300
Rete di assistenza	30.000 officine
km percorsi ogni anno	21 miliardi
Entrate fiscali dal noleggio	2 miliardi di euro

immaginabili in termine di salute pubblica. Tornando ai numeri presentati durante la conferenza Aniasa, si nota che **il noleggio a lungo termine continua progressivamente ad aumentare la durata dei contratti**, che nel 2011 sono passati a una media di 43,8 mesi (da 43,5 del 2010); mentre **il canone medio mensile è cresciuto di meno dell'1%**, cioè meno di un terzo dell'inflazione,

passando da 604 a 610 euro/mese (dunque questa formula di acquisizione rimane assolutamente competitiva). Le aziende italiane, nonostante la crisi, continuano a macinare tanta strada: **le percorrenze medie sono infatti passate da 29.883 km/anno del 2010 a 30.180**. Per contenere la spesa del parco auto, le aziende italiane hanno puntato decisamente sul downgrading e sul downsizing (cioè scelgono

auto di minori dimensioni e/o con motori di cilindrata più contenuta). Infine, i primi segnali del 2012 indicano l'estrema difficoltà delle imprese italiane, sia di piccole che di grandi dimensioni, in ambito creditizio e finanziario (impossibilità nell'ottenere finanziamenti, mancati rimborsi di Iva, ritardi nei pagamenti), che sta riportando di attualità la proroga dei contratti, come era avvenuto un paio d'anni fa.