

SI VOLTA PAGINA

Il presidente dell'Aniasa ha appena piegato la burocrazia statale. Ora, però, non bocchia il ddl Stabilità, perché è convinto che sia l'inizio di un percorso, a piccoli passi, di riforme fiscali. Non brinda a un 2015 sbriciola-record, ma parla di crescita tranquilla. E sul dieselgate dice che...

di Mario Rossi

C

on il disegno di legge Stabilità, il governo ha finalmente utilizzato la leva fiscale in favore

di chi usa la macchina per lavoro. Per quanto riguarda la locazione, però, il beneficio è previsto per le società di Nlt ma non per le imprese che acquisiscono i veicoli. Che cos'è stato? Un errore o una dimenticanza?

Qualcuno dice che a pensar male si fa peccato, ma ci si azzecca quasi sempre... A parte le battute, preferisco guardare il bicchiere mezzo pieno: la politica si è ricordata che la vettura aziendale è una parte importante dell'economia del Paese. E sembra aver compreso che ciò che conta non è che si vendano tante auto, penso alle sciagurate tornate d'incentivi del passato, ma che tante auto si usino per lavoro. Ciò è positivo. È grave, invece, che non si sia pensato a chi quelle auto da lavoro le acquisisce con la formula dell'Nlt. Non è un problema che il noleggio sia stato escluso, si spera momentaneamente, da questa manovra. Il punto, ora, è capire se c'è la volontà di correggere l'errore.

Pensa che vi sia questa volontà?

Riteniamo che vi sia spazio per una correzione durante l'iter parlamentare. Come associazione che rappresenta una parte importante del settore, abbiamo avuto la possibilità di far presente l'errore: due emendamenti ad hoc sono stati dichiarati ammissibili dalla commissione Bilancio del Senato. Tutti, adesso, hanno ben chiaro cosa si sta decidendo, poi ognuno si prenderà le proprie responsabilità. Saranno i fatti, alla fine, a parlare.

Obiettivamente, però, il super ammortamento sa tanto di contentino, rispetto a ciò di cui avrebbe bisogno

l'auto aziendale. Se si guarda al trattamento fiscale nel resto d'Europa, il confronto è impietoso...

No, non è un contentino. Innanzi tutto, è meglio un piccolo intervento che nulla. In secondo luogo, penso che si stia aprendo un capitolo nuovo, orientato a un trattamento fiscale meno penalizzante. È un piccolo passo, ma s'inverte la tendenza. Sono convinto che alla fine sarà possibile dimostrare al fisco che quello che si perde da una parte si recupera abbondantemente dall'altra. È il primo gradino per salire al piano superiore.

Veniamo all'altro fronte sul quale siete stati impegnati nell'ultimo anno, quello contro la burocrazia. Al Tar avete vinto la battaglia sui 9 euro, ma le intestazioni temporanee restano...

Il fatto che Il Tar abbia stabilito che in caso di locazione senza conducente non si debba pagare l'intestazione temporanea (vedere l'articolo a pag. 10, ndr) è una grande vittoria. Noi abbiamo sempre ritenuto che quella fosse una gabella. Voglio far presente, peraltro, che non si trattava di 9 euro una tantum, perché la gabella si sarebbe pagata a ogni variazione contrattuale. A regime sarebbe costata ai nostri clienti qualche milione all'anno. Ma il fine di questa battaglia non è stato solo economico. Nel mirino avevamo messo la complessità gestionale della norma ministeriale. Per esempio, nella stesura della circolare s'impediva la delega generale, istituito peraltro previsto dal Codice civile. La sentenza del Tar ha fatto giustizia anche su questo punto.

Qualcuno ha interpretato questa battaglia legale come un tentativo di resistere alla trasparenza a cui si è ispirato il legislatore quando, nel 2010, ha introdotto nel Codice della strada il principio dell'intestazione temporanea...



Non abbiamo mai messo in discussione il principio della trasparenza. Al contrario, abbiamo sempre fatto presente, in tutte le sedi, che esiste già un flusso informatico con l'Agenzia delle entrate. Lo Stato sa tutto del noleggio a lungo termine, sa chi noleggia, quando e per quanto tempo. Basterebbe solo far parlare tra loro le diverse amministrazioni. E, comunque, non ci siamo mai opposti al fatto che il ministero delle Infrastrutture o quello dell'Interno avessero informazioni aggiuntive.

Con l'ultima circolare ministeriale del 29 ottobre, la battaglia può considerarsi conclusa?

Resta una certa complessità amministrativa, che genera costi, ma che riteniamo gestibile.

Parliamo di mercato. I dati parziali del 2015 mostrano che il noleggio a lungo termine sta marciando a ritmi record. Come si chiuderà l'anno?

Il trend del primo semestre si sta confermando: ritengo che il 2015 si possa chiudere con una crescita di circa il 15% rispetto al 2014 e una quota di mercato di circa il 20%.

E per il 2016 che cosa prevede?

Non vi sono motivi per immaginare performance sostanzialmente diverse. Le immatricolazioni Nlt continueranno a crescere, non necessariamente a doppia cifra, ma cresceranno. Certo, se dovesse esservi una domanda dei privati più forte, e ce lo auguriamo perché vorrebbe dire che il Paese è ripartito, la quota di mercato dell'Nlt potrebbe scendere di una frazione rispetto a quest'anno. Una stabile e tranquilla crescita, la definirei così. Mi auguro solo che una ripartenza forte della domanda dei privati non avvenga grazie a una campagna di rottamazione: sarebbe una sciagura, anche per i costruttori che nel

frattempo hanno ristrutturato processi produttivi e reti distributive.

La crescita del noleggio a lungo termine negli ultimi anni è stata dovuta anche al fenomeno del rent to rent, cioè il noleggio, da parte delle società di rent a car, di auto immatricolate Nlt. Fino a che punto si accentuerà questo fenomeno? Le società di noleggio a breve smetteranno di targare direttamente?

Il rent to rent è ormai parte del mercato, una parte sempre più importante, ma tenderà a stabilizzarsi. Crescerà ancora, ma a ritmi meno impetuosi. No, il noleggio a breve termine non sparirà come soggetto immatricolatore, il rent a car deve mantenere un equilibrio complessivo.

Il mondo del noleggio ha tenuto, in termini d'immatricolazioni, anche negli anni bui, ma la domanda della clientela è stata costantemente caratterizzata da downsizing e downgrading. Alcuni dati sembrano indicare un'inversione di tendenza. È così?

Le nostre associate sono cresciute in tempo di crisi grazie anche formule, servizi e processi innovativi. Per quanto riguarda downsizing e downgrading, in effetti nel 2015 si è assistito a un'inversione di tendenza: le aziende hanno iniziato a rivalutare un upgrade della propria car policy. Un upgrade sostenibile, compatibile con i limiti sulle emissioni, certo, ma non c'è più la ricerca ossessiva del downgrade. E anche il fenomeno del rinnovo dei contratti si è attenuato, anzi si è fermato.

Il cosiddetto dieselgate ha scosso il mondo dell'auto. L'Nlt è toccato in misura minore rispetto alla clientela privata, ma non è immune. Che impatto avrà lo scandalo sui clienti delle società di noleggio e sulle società stesse?

Una stima dell'impatto economico non

c'è. Sappiamo, però, che vi saranno due conseguenze: da un lato i fermi tecnici dovuti al richiamo delle auto "incriminate"; dall'altro, un impatto non previsto e non ancora prevedibile sul valore residuo di queste vetture. Non sappiamo come reagirà il mercato a questo scandalo, è presto per fare previsioni.

Il comportamento di acquisto delle imprese cambierà?

Non ne abbiamo evidenza, per ora. Chi acquisisce veicoli con la formula del noleggio a lungo termine ha percorrenze medie annue piuttosto alte; spesso le aziende hanno anche vincoli sulle emissioni di anidride carbonica. Da questo punto di vista, il motore a gasolio resta la soluzione mediamente più adatta. Penso che il dieselgate non sposterà le scelte di fondo nel mondo business. Semmai le aziende potrebbero orientarsi diversamente nella scelta dei costruttori.

Lo scandalo potrebbe indirettamente favorire auto ad alimentazione elettrica e ibrida anche nelle flotte?

Una tendenza all'incremento delle immatricolazioni di veicoli green c'è e sicuramente il futuro va in quella direzione. Vi sono ancora elementi critici, come l'autonomia limitata e l'infrastruttura inadeguata, ma la tecnologia va veloce e le cose possono cambiare in fretta. Ripeto, il trend c'è, in altri Paesi si va decisamente in quella direzione e quindi è lecito immaginare spazi di crescita anche in Italia. Un contributo lo daranno le nostre associate, portatrici di positive esperienze internazionali che possono essere facilmente travasate da noi.

COS'È L'ANIASA

● **L'ASSOCIAZIONE** nazionale dell'industria dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici, rappresenta in Confindustria le imprese che svolgono servizi di locazione veicoli senza conducente. Le associate Aniasa svolgono attività di locazione a breve termine, noleggio a lungo termine, gestione di flotte aziendali (fleet management), locazione di veicoli industriali, car sharing.





➔ **NATO a Bari, laureato in economia all'Università di Roma La Sapienza, Fabrizio Ruggiero è presidente dell'Aniasa dal gennaio 2014.**

- Dal 2007 al 2011 è stato general manager di Leasys, società in cui era entrato nel 2004.
- Dal 2011 è amministratore delegato e direttore generale di Europcar Italia.

LA FOTOGRAFIA DEL SETTORE

Il noleggio fattura oltre 5 miliardi di euro e genera entrate fiscali per oltre 2 miliardi. Ecco i numeri di un comparto in espansione

FATTURATO COMPLESSIVO	5,2 miliardi	di €
FLOTTA CIRCOLANTE	689.000	veicoli
Breve termine	143.000	veicoli
Lungo termine	546.000	veicoli
AZIENDE SERVITE	65.000	
PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI SERVITE	2.700	
KM PERCORSI/ANNO	21 miliardi	
IMMATRICOLAZIONI/ANNO	269.000	veicoli
VALORE IMMATRICOLAZIONI	4,6 miliardi	di €
INCIDENZA MERCATO NAZIONALE	19,5%	
ADDETTI DIRETTI	7.000	
ADDETTI INDIRETTI	21.000	
RETE ASSISTENZA	30.000	officine
STAZIONI DI NOLEGGIO	1.600	
ENTRATE FISCALI DERIVANTI DAL NOLEGGIO	2 miliardi	di €



Peso: 6-80%,8-93%

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.

È CAMBIATO IL VENTO

I segnali sono minimi, quasi impercettibili: una leggera riduzione della durata media dei contratti di noleggio a lungo termine e un minimo incremento d'immatricolazioni Nlt nei segmenti superiori. Se però lo stesso presidente dell'Aniasa, Fabrizio Ruggiero, parla di fine del downsizing e del downgrading, se nel 2014 la flotta circolante a noleggio ha sorpassato il record storico del 2008, livello che sarà ulteriormente superato, di gran carriera, nell'anno che sta per chiudersi, se tra gli operatori, Case e noleggiatori, domina un ottimismo per la prima volta non di facciata, se persino il governo ha deciso di dare una mano a chi usa l'auto per lavoro (anche se, chissà perché, non a tutti); be',

sembra davvero che il vento sia cambiato.

Nel nostro piccolo lo abbiamo toccato con mano nella 48 ore di Vairano, come qualcuno ha ribattezzato la kermesse Auto aziendali in pista, quest'anno per la prima volta articolata in due giornate. Alla sua terza edizione, la più importante manifestazione in Italia dedicata a chi usa l'auto per lavoro ha sbriciolato ogni record: di presenze (più di mille), di partner, di test drive (più di 3 mila), di anteprime, di opportunità di networking. E ha mostrato, tra gli addetti ai lavori, un ottimismo diffuso, ancorché trattenuto. Assente, bisogna ammetterlo, gli scorsi anni.

Se tutti questi segnali si stiano traducendo in fatti, in comportamento d'acquisto, da parte delle aziende, non più difensivi ma di prospettiva, in investimenti concreti, in politiche di sviluppo, lo sapre-

mo ufficialmente soltanto tra qualche mese, quando saranno disponibili i dati analitici e disaggregati del 2015 e quando conosceremo le prime tendenze del 2016.

Nel frattempo, timidamente, quasi sottovoce, senza scaramanzia e con un ottimismo non più solo della volontà, lo scriviamo nero su bianco: sì, forse il vento è veramente cambiato.

Mario Rossi

↓ La terza edizione di Auto aziendali in pista, per la prima volta su due giornate, ha sbriciolato ogni record di presenze e di test drive



Peso: 75%

Intestazioni temporanee E ALLA FINE LA SPUNTÒ L'NLT

● **E DURATA UN ANNO** la battaglia tra le società di noleggio a lungo termine e la Motorizzazione civile attorno all'intestazione temporanea e all'obbligo, previsto inizialmente, di pagare, a ogni variazione dei dati, 9 euro di diritti motorizzazione. Un onere ingiustificato, secondo i fornitori di auto in locazione, che ha portato, la scorsa estate, il Tar del Lazio a mettere – si spera definitivamente – la parola fine a una vicenda che si trascina dal 2010, da quando cioè, con l'ultima riforma del Codice della strada, fu introdotto questo nuovo obbligo a carico di chi ha la disponibilità di un veicolo intestato ad altra persona, fisica o giuridica, per più di 30 giorni. Il Tar ha stabilito che:

- le comunicazioni alla Motorizzazione della temporanea disponibilità di veicoli a titolo di locazione senza conducente sono esenti dal pagamento della tariffa di 9 euro;
- chi acquisisce un veicolo Nlt con la formula del noleggio a lungo termine può delegare il fornitore, anche a mezzo di deleghe generali, all'espletamento di tutti gli adempimenti fino alla restituzione del veicolo;
- le comunicazioni possono essere effettuate direttamente negli uffici della Motorizzazione civile (gratuitamente) oppure nelle agenzie di pratiche auto (a pagamento).

Mario Rossi



euro
diritti motorizzazione
inizialmente previsti per ogni comunicazione da effettuare alla Motorizzazione civile. Il Tar ha stabilito che tale somma, nel caso della locazione senza conducente, non è mai dovuta

167.388
veicoli targati
ogni anno
dalle società di noleggio a lungo termine in Italia (media 2010-2014)

1,5
milioni di euro
all'anno
di mancati ricavi per lo Stato, rispetto alla previsione iniziale: è quanto si stima provocherà la sentenza del Tar.

711
euro
è la sanzione per chi non comunica la temporanea disponibilità di un veicolo

LA DELEGA

L'intestazione temporanea dev'essere effettuata da chi prende un veicolo a noleggio. Questi, tuttavia, può delegare il fornitore, cioè la società di noleggio a lungo termine, ad adempiere a tutte le formalità fino alla conclusione del periodo di locazione.

IL SUBCOMODATO

In base alla sentenza del Tar, il comodatario può a sua volta concedere ad altro soggetto l'uso del veicolo: è il cosiddetto subcomodato, che non dà luogo all'obbligo di aggiornamento della carta di circolazione.



Peso: 72%



IL NOLEGGIO IMPOSSIBILE

Venditori che ti scoraggiano. Dealer che ti respingono. Preventivi che non arrivano. Differenze di prezzo che lasciano perplessi. È dura la vita del privato che vuole puntare alla locazione a lungo termine

di Emanuele Barbaresi (ha collaborato Marco Marcotulli)

Ottanta chilometri percorsi, cinque concessionarie visitate, zero preventivi ottenuti. È stato tutto tranne che un successo il nostro tentativo di noleggiare un'auto a lungo termine, a Roma. E la cosa, francamente, ci ha non poco stupito.

Il noleggio a lungo termine, infatti, è una forma alternativa all'acquisto che, specie in determinati casi e per rispondere a certe esigenze, può essere conveniente anche ai privati, privi di partita Iva (vedere Quattroruote di marzo, pag. 200). Inoltre, nonostante sotto questo profilo resti ancora poco diffusa, appare in crescita (vedere il riquadro nella pagina accanto). Ecco perché ci eravamo chiesti, con l'obiettivo di verificarlo sul campo con

una serie di test in incognito, se per un automobilista potenzialmente interessato fosse meglio rivolgersi alle concessionarie o alle società di Nlt. Dopo la nostra escursione romana, però, una seconda domanda ha finito per sovrapporsi alla prima, fino quasi a sostituirla: è proprio così facile, per un privato, noleggiare a lungo termine?

ALLA RICERCA DI CINQUE MODELLI

La risposta è no. Ma andiamo per ordine. Per realizzare l'inchiesta abbiamo prima di tutto selezionato cinque modelli fra i più richiesti dal mercato, con l'alle-

Peso: 58-100%,59-89%,60-98%

stimento di volta in volta più appetibile: Fiat Panda 1.2 69 CV Easy, Ford Fiesta 1.5 TDCi 95 CV Titanium cinque porte, Renault Clio 1.5 dCi 75 CV Live, Fiat 500L 1.3 Multijet 95 CV Pop Star e Volkswagen Golf 1.6 TDI Comfortline BlueMotion cinque porte. L'idea era di mettere a confronto prezzi e offerte di cinque società di noleggio, relativi a queste auto, con quelli proposti da altrettante concessionarie romane e milanesi, per un totale di dieci punti vendita appartenenti alle reti ufficiali Fiat, Ford, Renault e Volkswagen.

E qui è sorto il primo problema. Diverse società di noleggio, infatti, non si sono ancora predisposte per offrire l'Nlt ai privati. O quantomeno, navigando nei loro siti, risulta impossibile ottenere preventivi se si è sprovvisti di partita Iva: è il caso di Arval, Athlon e LeasePlan. Il risultato è che siamo riusciti a trovare soltanto quattro grandi noleggiatori disposti - almeno in teoria - a procurarci le vetture desiderate: ALD, Car Server, Locauto e Leasys.

All'inizio, comunque, tutto bene. Compilare i form dei preventivi è veloce e l'operazione sembra andare a buon fine. Nel giro di neppure 24 ore, la Car Server - che il 18 novembre, a Milano, ha inaugurato Drive Different, il primo store della città dedicato all'autonoleggio - e la Leasys ci spediscono via email le loro offerte, rispettivamente per la Fiesta e la 500L, mentre dalla ALD ci telefonano per avvertirci che hanno ricevuto le nostre richieste (per Panda e Golf) e che presto saremmo stati richiamati. Poi, più niente. Passano cinque giorni e ricontattiamo Locauto e ALD sollecitando una risposta. Entrambe si scusano per il disagio, ma mentre la prima, nel giro di poche ore, ci invia la sua proposta per la Clio, dalla seconda non abbiamo più notizie né per l'auto italiana né per quella tedesca. E, nel momento in cui stiamo per andare in stampa, a oltre due settimane di distanza, continuiamo a non averle.

Ci sono modi più efficaci per conquistare un cliente, ma non è che con le concessionarie sia andata meglio. Alle milanesi Fassina e Progresso Milano, entrambe della rete Fiat, non sono in grado di prepararci un preventivo di Nlt al momento e, quindi, ce lo spediscono soltanto in un secondo tempo. La stessa

scena si ripete alla Ford Carpoint di Roma e all'Ambrostore della città lombarda. I venditori Renault e Volkswagen, tanto a Milano quanto a Roma, si dimostrano stupiti della nostra richiesta e, in alcuni casi, fanno di tutto per scoraggiarci. All'Autorigoldi, nel tentativo di dimostrarci quanto sia insensata, ci preparano di loro iniziativa anche un preventivo di acquisto con finanziamento, di fronte al quale sembra però difficile convincersi della sua straordinaria convenienza: è vero, comprando la Golf invece che affittandola risparmieremo più di 1.200 euro, ma senza tutti i servizi garantiti dal noleggio. Anche soltanto tenendo conto dell'Rc auto e della manutenzione, spenderemo ben più di 1.200 euro, in tre anni. E alla fine la macchina resterebbe in nostro possesso, certo, ma a fronte di una maxirata di 10.750 euro...

Ma è tempo di tornare alla nostra avventura romana, quella che ci ha riservato un noleggio impossibile, nel senso letterale del termine. Al Fiat Motor Village di viale Manzoni, per la verità, pur tra i consueti tentativi di scoraggiare l'operazione a favore dell'acquisto, quantomeno prendono i nostri dati - su un foglietto volante - assicurandoci che a tambur battente avremmo ricevuto il richiesto preventivo per la 500L. Per la Panda, invece, niente da fare già dall'inizio. Alla Romana Auto, al Gruppo Rosati e alla Pierredue Auto, tutte concessionarie della rete Fiat, veniamo respinti: non si occupano di noleggi, sotto nessuna forma. Al Motor Village di via della Magliana, dove ci trattano come se fossimo dei fastidiosi postulanti, ci invitano sbrigativamente ad «andare sul sito e fare tutto lì». Allora torniamo alla sede di viale Manzoni, anche perché nel frattempo erano passati due giorni e il preventivo per la 500L non l'avevamo ricevuto. All'arrivo scopriamo il perché: il foglietto volante è sempre sulla scrivania del dealer. Approfittiamo per ricordargli la richiesta, specificando che vorremmo prendere una decisione nell'imminente

weekend e aggiungendo che potremmo essere interessati anche a una Panda. Il venditore ci rassicura, congedandoci in modo cortese, ma poi non abbiamo più avuto sue notizie.



QUEI VALORI BALLERINI

Tornando alla nostra domanda iniziale, i risultati – come abbiamo visto incompleti, considerato che abbiamo dovuto rinunciare ai confronti relativi a Panda e Golf – sono contraddittori. Nel caso della 500L, il noleggiatore (Leasys) è risultato assai più conveniente della concessionaria (Progresso Milano): per un'auto esattamente uguale, la differenza è di oltre 1.500 euro (sia pure a fronte di penali assicurative un po' più basse a favore del punto vendita Fiat, che offre anche un paio di servizi in più). Il che è ancora più sorprendente, se si considera che il preventivo del dealer lombardo è stato fatto proprio attraverso la Leasys, società captive del gruppo FCA.

Se si passa alla Clio, però, si arriva a conclusioni diametralmente opposte: in

particolare, fra la proposta della concessionaria romana (Autoequipe) e quella del noleggiatore Locauto "ballano" addirittura 3.500 euro, che certo non si possono spiegare soltanto con la presenza nella vettura offerta da quest'ultimo della vernice metallizzata e del cambio pneumatici. Quanto alla Fiesta, a lasciare perplessi è il gap di quasi 1.600 euro fra i preventivi rilasciati dalle due concessionarie Ford interpellate (Carpoint Roma e Ambrostore Milano), a fronte di due auto esattamente uguali, ruotino di scorta escluso, e per le quali vengono prestati i medesimi servizi.

Insomma, il grado di opacità del noleggio a lungo termine a privati è fortissimo, forse anche perché si tratta di una formula ancora agli albori. Ci s'imbatte in non poca approssimazione, da parte di molti

interlocutori, e in differenze di prezzo, a parità di vetture e di servizi offerti, francamente incomprensibili. Così il consiglio, se volete usufruire di questa nuova opportunità, è di armarvi di pazienza e firmare un contratto soltanto dopo aver chiesto molti preventivi. Sempre che qualcuno sia disposto a farveli. 🚗🚗🚗

ALCUNE SOCIETÀ DI NLT HANNO RISPOSTO SUBITO ALLE NOSTRE RICHIESTE. MA IN ALTRI CASI STIAMO ANCORA ASPETTANDO...

FORMULA ALTERNATIVA

● Secondo il rapporto 2014 dell'Aniasa, i contratti di noleggio a lungo termine finora stipulati da persone fisiche prive di partita Iva sono circa 8 mila: un fenomeno ancora limitato e poco noto, quindi (del resto, il suo debutto nel mercato, a parte qualche sporadico caso precedente, risale al 2009), ma in crescita e con cifre di un certo peso almeno per quanto riguarda la Leasys, la cui quota riservata ai privati sul totale delle transazioni ha di recente toccato il 18%. L'Nlt può convenire soprattutto a chi è disposto ad acquistare coperture assicurative aggiuntive e non vuole sorprese sul fronte dei costi di gestione e di manutenzione. Con questa formula, infatti, ci si ripara da qualsiasi imprevisto e nel prezzo è compreso tutto, o quasi: bollo, polizze assicurative (kasko inclusa), manutenzione ordinaria e straordinaria, spesso anche cambio gomme e vettura sostitutiva in caso di guasto.

CINQUE CONCESSIONARIE ROMANE VISITATE, ZERO PREVENTIVI DI NOLEGGIO A LUNGO TERMINE OTTENUTI

ISTRUZIONI PER L'USO

Nella tabella, i risultati dell'indagine. Le quattro colonne prive di dati si spiegano con il fatto che la Fiat Motor Village di Roma (viale Manzoni) e l'ALD non ci hanno inviato i preventivi richiesti. Tutti i valori segnalati sono stati arrotondati all'unità di euro; quelli riguardanti il noleggio a lungo termine sono tradizionalmente Iva esclusa, ma, visto che i privati non possono scaricarla, nei nostri conteggi abbiamo preferito includerla. Nelle note vi sono gli optional montati sulle auto richieste (il dato sulla differenza percentuale fra la spesa del noleggio e il listino è stato aggiunto per poter meglio confrontare auto non del tutto uguali) e l'eventuale assenza della vettura sostitutiva e del cambio gomme, due servizi spesso presenti nei contratti Nlt. Da notare che questi ultimi possono presentare numerose variabili, che qui per motivi di spazio non abbiamo potuto considerare, a partire da differenti franchigie e massimali assicurativi.

Peso: 58-100%,59-89%,60-98%



FIAT PANDA
1.2 CV Easy

FIAT 500L
1.3 MJT 95 CV Pop Star

FORD FIESTA
1.5 TDCI 95 CV Titanium

RENAULT CLIO
1.5 dCi 75 CV Live

VOLKSWAGEN GOLF
1.6 TDI Comfortline BM

	FIAT PANDA 1.2 CV Easy			FIAT 500L 1.3 MJT 95 CV Pop Star			FORD FIESTA 1.5 TDCI 95 CV Titanium		
	Fiat Fassina Milano	Fiat Motor Village Roma	ALD	Fiat Progresso Milano	Fiat Motor Village Roma	Leasys	Ford Ambrostore Milano	Ford Carpoint Roma	Car Server
durata/mesi			36					48	
km		30.000			45.000			60.000	
deposito cauzionale	no	-	-	no	-	no	no	no	no
anticipo	1.830	-	-	no	-	2.440	2.818	1.940	3.660
rata	328	-	-	504	-	394	299	350	262
spesa totale noleggio	13.645	-	-	18.140	-	16.625	17.151	18.740	16.250
prezzo di listino con optional (*)	11.783	-	-	20.040	-	20.040	18.749	18.805	17.235
% spesa noleggio su prezzo listino	+15,80%	-	-	-9,48%	-	-17,04%	-8,70%	-0,035%	-5,71%

	RENAULT CLIO 1.5 dCi 75 CV Live			VOLKSWAGEN GOLF 1.6 TDI Comfortline BM		
	Renault Renord Milano	Renault Autoequipe Roma	Locauto	VW Auto Rigoldi Milano	VW Autoc. Balduina Roma	ALD
durata/mesi			48			36
km		80.000			60.000	
deposito cauzionale	no	no	possibile	771	887	-
anticipo	2.440	1.830	no	3.743	2.542	-
rata	330	310	420	471	541	-
spesa totale noleggio	18.288	16.703	20.145	20.683	22.011	-
prezzo di listino con optional (*)	16.199	16.348	16.348	24.952	26.255	-
% spesa noleggio su prezzo listino	+12,90%	+2,17%	+19,56%	-17,11%	-16,16%	-

note
 Fassina (noleggio Leaseplan); optional: climatizzatore.
 Progresso Milano (noleggio Leasys); optional: vernice metallizzata. ALD (no auto sostitutiva, no gomme); optional: vernice metallizzata.
 Ambrostore (nol. ALD, no auto sostitutiva); optional: vernice met., New Titanium pack, navigatore. Carpoint (nol. ALD, no auto sost.); optional: vernice m., New Titanium pack, navi, ruotino. Car Server (no auto sost., no gomme); optional: vernice met.

note
 Renord (noleggio Renault Lease); optional: vernice metallizzata, Life pack, ruota scorta.
 Autoequipe (noleggio Renault Lease, no gomme). Locauto; optional: vernice metallizzata.
 Auto Rigoldi (noleggio VW Leasing, no gomme, no auto sostitutiva); optional: vernice metallizzata, ruota scorta.
 Aut. Balduina (noleggio VW Leasing, no auto sostitutiva); optional: vernice, climaticon, mirror pack, ruota scorta.

(*) Ipt e messa su strada escluse
 Valori in euro

