

IL MONDO

SETTIMANALE ECONOMICO

CORRIERE DELLA SERA

n. 41 - 8 ottobre 2010

EDITORIA
IL FOGLIO
DI FERRARA
VERSO
LA MONDADORI

BORSA/1
TUTTI IN PISTA
PER COIN
CON UN'OPA
ALL'ORIZZONTE

BORSA/2
I PIUMINI
MONCLER
A PIAZZA AFFARI
IN PRIMAVERA

GARRONE
ERG, IN ARRIVO
BOND
CONVERTIBILE
FINO A 200 MILIONI

IMPRENDITORI EMERGENTI

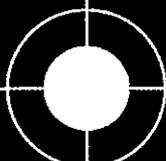
ASSO DI MATTONI

È AZIONISTA DI ALITALIA E CENTRALE FINANZIARIA. È ALLEATO
CON I GRANDI FONDI IMMOBILIARI INTERNAZIONALI PER RILEVARE DA UNICREDIT
7 PALAZZI ROMANI CHE VALGONO 300 MILIONI. E HA NEL MIRINO
UNA SOCIETÀ QUOTATA. ECCO CHI È E CHE COSA HA IN MENTE ACHILLE D'AVANZO

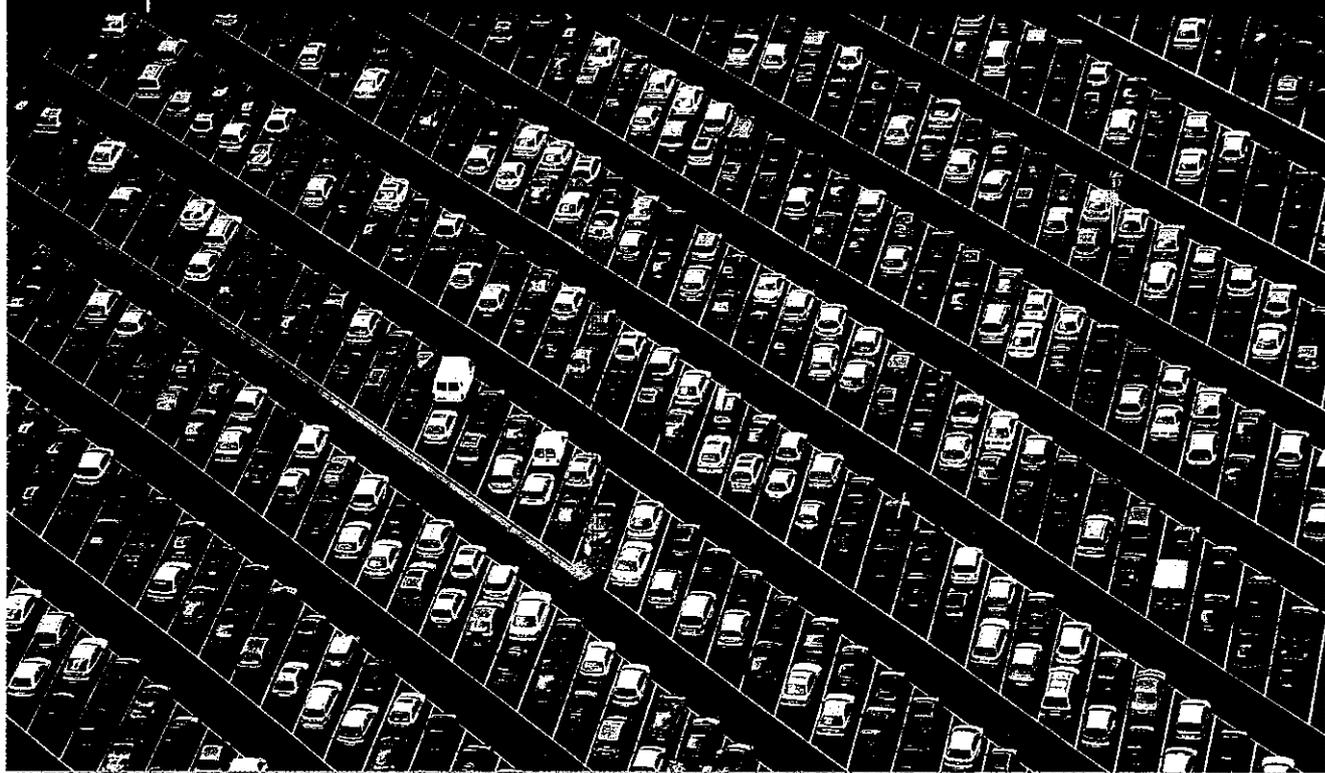
postapress
ventiquattrore



9 770391 68500 1



DOSSIER FLOTTE AZIENDALI



NUOVE PROSPETTIVE GLI INTERVENTI DI RIORDINO DEL PARCO AUTO DELLA PA TRA RISCHI E OPPORTUNITÀ

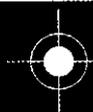
Si guarda al pubblico

Il mercato è in ulteriore calo rispetto al 2009, Aniasa (che raggruppa le imprese di noleggio a lungo termine) stima un -1,6% sul circolante, 513 mila veicoli nel 2010 contro i 521 mila dell'anno precedente. Il valore rispecchia difficoltà nel segmento dei furgoni e minibus oltre a quello delle auto. Nel complesso il mercato è in stallo più che in crisi. Radicata nelle policy aziendali, la recessione si manifesta nelle strategie attuate dai manager, talvolta a causa di una cultura interna non adatta a fronteggiare le problematiche del settore. Numeri alla mano il mercato rallenta e le realtà produttive temporeggiano: più o meno le auto tengono, con 394 mila e 500 mezzi nel 2010 (401 mila nel 2009, -1,6%) e si assiste alla crescita sensibile di altre tipologie, riconducibile, secondo il rapporto Aniasa, al rinnovato interesse su veicoli per particolari esigenze operative (mezzi speciali: ambulanze, auto gru ecc.). Il sensibile calo

Gli sforzi dei player di mercato non bastano al noleggio a lungo termine per uscire dallo stallo

di nuovi contratti di noleggio (-19,1%) e delle immatricolazioni (69 mila 800 nei primi sei mesi, -9%) è dunque effetto del prolungamento degli attuali negoziati, dello stand by delle company e delle vendite dell'usato, come conferma Paolo Scardueli dello studio Cms Adonnino Ascoli & Cavasola Scamoni: «Per affrontare la crisi, il settore del noleggio a lungo termine ha esteso i noleggi in scadenza proponendo sconti sul canone per evitare i costi dell'acquisto di auto nuove e, altro fenomeno constatato, è entrato più massicciamente nel mondo della Pubblica amministrazione». Tuttavia alcune aziende hanno trovato non pochi problemi a partecipare alle gare e a contrarre con la

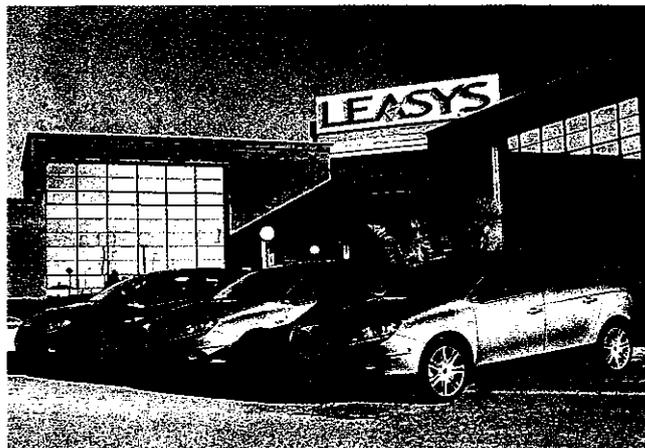
Pa in forza dell'abitudine a trattare con clienti privati. L'analisi di Scardueli è precisa: «In linea generale la prima difficoltà che hanno le imprese è quella di scontrarsi con una normativa sbilanciata, qualche volta quasi vessatoria, a favore del pubbli-



co, cosa che ovviamente non avviene nella negoziazione con i privati. L'aspetto legale nelle gare con la Pa è fortemente tecnico, legato a un formalismo a cui le imprese non sono abituate. Formalismo che poi è sostanza nel momento in cui per un errore anche minimale si viene esclusi dalla gara». Vi è poi un alto rischio aziendale di contenzioso, non così presente nella contrattazione tra privati, fa sapere il consulente Cms, «derivante anche dai concorrenti che vengono esclusi e impugnano spesso la gara davanti al tribunale amministrativo». Scarduelli conclude ricordando che «i tempi di pagamento sono generalmente più lunghi rispetto a quelli con i privati». Perciò è determinante per i player di mercato affidarsi a esperti di gare pubbliche prima di buttarsi in avventure senza paracadute.

«Da questa panoramica il parterre di player è proattivo», esordisce Pietro Teofilatto di Aniasa, «e ci sono molte soluzioni in atto in grado di garantire un rinnovamento del mercato del segmento e anche di mentalità nelle aziende» ma, conclude il direttore del comparto noleggio, «il recupero di efficienza e competitività che il noleggio può offrire passa da un trattamento Iva per l'uso dell'auto che è penalizzante rispetto ai diretti concorrenti europei».

Focalizzando l'attenzione sul fatturato emerge una situazione di crescita complessiva (+8,7% rispetto al 2009) frutto anche della rivendita dell'usato, un fenomeno naturale in presenza di un portafoglio vetture che invecchia e sintomo di vitalità per le imprese dei servizi dell'autonoleggio. È determinante a questo punto che le aziende clienti comprendano quanto amministrare una flotta sia un'attività d'impresa non differente da quella core (azienda nell'azienda) in termini di scelta dei fleet manager e delle policy attuate dalla corporate, spesso poco sensibile a reali programmi di riduzione dei costi. Di questa necessità ne dà buon esempio la Pubblica amministrazione con il censimento in corso delle auto di servizio promesso dal ministro Renato Brunetta, e il riordino e taglio di spese generali per le auto blu inserito nel testo definitivo della finanziaria d.l. n.78 (*Gazzetta Ufficiale* nr. 114/L del 31 maggio Misure Urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica). Nel calderone ci sono un milione di macchine tra auto di servizio, vetture di rappresentanza e mezzi speciali (Esercito, Vigili del fuoco e ambulanze). Lo spiega Franco Massi, magistrato capo di gabinetto del presidente della Corte dei conti. «Se si considerano le auto di servizio e le vetture di rappresentanza», sottolinea Massi, tenendo a precisare che nel computo che segue sono esclusi i mezzi speciali, «il parco dell'intera Pa è di 180 mila mezzi, cioè il 6% dei dipendenti pubblici, secondo l'Istat-Eurostat, incrociando i dati con la Consip, la nostra centrale acquisti». L'età media è di sei anni e la cilindrata di 1.6 litri con una percorrenza annua di 23 mila chilometri. «Sono i valori complessivi di un parco il cui terzo è in noleggio a lungo termine e i restanti due terzi sono di proprietà». Una panoramica completa a



Leasys gestisce auto di tutte le marche, oltre a Fiat, Lancia e Alfa

cui resta da aggiungere, secondo il magistrato, «il costo annuo per i canoni pari a 200 milioni, spesa per l'acquisto di 400 milioni, il carburante 700 milioni all'anno, mentre il costo complessivo per percorrere 100 chilometri è di 15 euro/macchina». Per comprendere il margine di miglioramento, cioè la roadmap che tutta la Pubblica amministrazione sembra essersi data, il primo traguardo è trasformare l'intera flotta (180 mila mezzi) a noleggio, l'altro è quello di passare ogni vincolo al fornitore del servizio, ovvero manutenzione e gestione carburante. «Per ottenere questo è stato necessario adeguare gli accordi quadro sull'utilizzo dei veicoli, molti dei quali in affidamento a singoli driver, spostando l'onere della gestione degli stessi al noleggiatore al quale spetterà il compito di controllare sulle performance di guida degli utenti della auto di servizio», conclude Massi.

La flotta della Pa dunque sarà sempre più customizzata su percorrenze fuel saving, con responsabilità da parte del conducente per esborsi fuori controllo in termini di carburante (tranne il caso di anomalia tecnica). L'input della Corte è per auto con cilindrata massima di 1.6 litri, Euro 5 e con costo di 7 euro ogni 100 chilometri: il taglio in termini di spesa è del 50% sulla percorrenza e di quasi 350 milioni l'anno sulla gestione complessiva (target 2011). Si cerca di passare da

una pianificazione diversificata e complessa, fatta di molteplici tipologie d'uso e contrattualistica disunita, a un ammontare di spesa unico e inscindibile, cioè un solo prezzo per tre voci: ferro, servizi e carburante. Il quadro di riduzione dei costi per la Pa passa anche da una concertazione con il ministero delle Infrastrutture per risolvere il problema dei pedaggi autostradali. Operazione non facile ma risolvibile, viste le numerose tecnologie a disposizione per verificare la pertinenza delle spese con reali esigenze di servizio: «Parliamo di auto pubbliche: si usano se servono per pubbliche missioni, no?», conclude Massi.

Massimo Bruni



Pietro Teofilatto di Aniasa