

Rivista del Noleggio e Fleet Management

**FLEET**  
magazine

n72

Con il Patrocinio  
 ANIASA

RAPPORTO ANIASA

# NOLEGGIO RIPARTENZA A OSTACOLI

Rent a car  
Breve termine,  
strategie per l'estate

Anteprime flotte  
Audi A6 Avant  
e Hyundai i40

Bousquet (Unrae)  
"Gioco di squadra per  
rilanciare il mercato"





**C**he Paolo Ghinolfi, presidente di Aniasa, fosse un tipo deciso, lo sapevamo già. Ma ci ha fatto comunque piacere vederlo picchiare (metaforicamente) i pugni sul tavolo in occasione della presentazione alla stampa del tradizionale Rapporto con cui l'associazione fa il punto sullo stato di salute del noleggio veicoli nel nostro Paese. Alzando anche la voce, quando necessario, per affermare forte e chiaro che così non è più possibile andare avanti. Che un comparto capace di superare le secche della crisi con le sue sole forze, di trainare l'intero settore dell'automotive grazie a un'incidenza sul mercato salita a oltre il 17% dell'immatricolato complessivo, di generare un fatturato annuo di cinque miliardi di euro e un gettito per l'Erario superiore al miliardo e mezzo, non può accettare ancora a lungo di venire ignorato nel momento in cui si prendono decisioni destinate a impattare pesantemente sul suo futuro. Le nuove modalità di calcolo dell'Ipt, che dovrebbero comportare per le società di noleggio maggiori oneri stimati nell'ordine dei 60 milioni di euro, sono solo l'ultimo tassello di un puzzle perverso che va componendosi ormai da anni. Nell'ambito del quale temi spesso trattati su queste pagine, come la detraibilità dell'Iva limitata

al 40% o il tetto dei costi deducibili inchiodato dall'ormai lontano 1997, continuano a rappresentare macroscopici casi di disallineamento rispetto al resto d'Europa. È in questo quadro che s'inserisce l'ultima richiesta avanzata da Aniasa al ministero dell'Economia: intervenire in prima battuta sul limite di deducibilità, applicando quanto meno la rivalutazione Istat. Una riforma di puro buon senso che, tra l'altro, risulterebbe a costo zero per lo Stato, che vedrebbe l'agevolazione fiscale bilanciata dal conseguente aumento delle immatricolazioni di vetture aziendali. "Ci aspettiamo - ha concluso Ghinolfi - che le istituzioni valutino attentamente la nostra proposta". Più o meno la medesima speranza espressa poche settimane fa da un altro presidente: Jacques Bousquet, recentemente eletto al vertice di Unrae. Il quale, al momento di assumere l'incarico, ha posto l'accento sulla necessità di riportare l'auto tra le priorità del Governo e al centro di una politica nazionale della mobilità che, oggi, stenta a trovare referenti istituzionali affidabili. Per riuscirci, Bousquet punta sul "gioco di squadra" tra le diverse associazioni della filiera, supportato da un più incisivo lavoro di lobby e dal sostegno della stampa. Noi di Fleet Magazine, ovviamente, ci siamo.

**Marco De Rosa**  
(marco.derosa@fleetmagazine.com)

**Il decimo Rapporto Aniasa** evidenzia il **buon momento** del settore, che pare essersi lasciato alle spalle la crisi. A **frenarne la ripresa** è però ancora una volta il nodo irrisolto della **fiscaltà**, aggravato dalle novità in tema di **Ipt**. Il punto della situazione con il **presidente Paolo Ghinolfi**

di Marco De Rosa

**I peggio è ormai passato. E dopo aver pagato dazio alla difficile congiuntura economica, il noleggio ha ripreso a marciare a ritmo sostenuto.**

Un trend già evidenziato nell'ultima parte del 2010 e che trova ulteriore riscontro nei dati relativi ai primi mesi di quest'anno: immatricolazioni in impennata del 38,5%, un fatturato pressoché stabile e una flotta circolante che torna anch'essa a crescere (+1%). È un quadro incoraggiante, insomma, quello che emerge dalla decima edizione del Rapporto Aniasa, presentato a fine giugno a Milano. Anche se, vi si sottolinea, lo sviluppo del settore appare tuttora frenato dal problema della fiscalità, sul quale più volte ci siamo soffermati anche sulle pagine di Fleet Magazine: dal persistente disallineamento rispetto all'Europa del trattamento fiscale

dell'auto aziendale al recente decreto sul federalismo, che rischia di portare a pesanti aumenti dell'Ipt. Senza entrare qui nel dettaglio dei numeri del Rapporto, ai quali è dedicata la seconda parte del nostro Primo piano, abbiamo chiesto a **Paolo Ghinolfi**, presidente di Aniasa, di commentare i trend più significativi, aiutandoci a fotografare l'attuale stato di salute del noleggio in Italia. "Al momento - esordisce - possiamo affermare con ragionevole certezza che la curva più profonda della crisi è alle spalle. Già l'anno scorso il mercato era ripartito e oggi tutti gli indicatori parlano di un settore in ripresa, che gode complessivamente di buona salute. E questo nonostante un trattamento fiscale fortemente penalizzante, che tra l'altro produce condizioni di minore competitività per le aziende italiane rispetto alla concorrenti europee, che

soportano costi inferiori su un bene rilevante come il parco auto. Su tale quadro, già a tinte fosche, andrà poi a impattare pesantemente anche la 'mazzata' dell'Ipt, che comporterà maggiori oneri per tutti gli automobilisti ma in particolare per il nostro settore. Per quanto ci riguarda, li abbiamo stimati in oltre 60 milioni di euro".

**FM: Quali azioni sta intraprendendo Aniasa per far fronte alla situazione che ha appena descritto?**

"Ci stiamo muovendo lungo due direttrici. Insieme alle altre associazioni della filiera dell'auto abbiamo attivato



**LA RIPRESA  
È UNA CORSA A  
OSTACOLI**

presso il ministero dell'Economia un tavolo tecnico sull'Ipt e siamo in contatto con la Commissione per l'attuazione del federalismo, così da far meglio comprendere le conseguenze della manovra al varo e cercare di ottenere una marcia indietro sul tema. Contemporaneamente, ferma restando la necessità di procedere nei prossimi mesi anche alla valutazione di un allineamento all'Europa sul fronte della detraibilità Iva (oggi al 40%, contro il 100% di Francia, Germania, Gran Bretagna e Spagna - ndr), chiediamo fin da subito al ministero dell'Economia di aggiornare il tetto dei costi deducibili, fermo al 1997, applicando almeno la rivalutazione Istat. Tale proposta, tra l'altro, sarebbe a invarianza di gettito per le casse dello Stato, che per compensare l'agevolazione potrebbero contare sui maggiori introiti derivanti dall'aumento delle immatricolazioni di auto aziendali, stimabile in circa 50mila unità in più all'anno".

**FM: Fiscalità a parte, tra i tanti dati emersi dal Rapporto qual è quello che a suo avviso meglio fotografa lo stato di salute del noleggio?**

"Direi quello relativo alle immatricolazioni, che rappresentano una vera e propria cartina di tornasole. Anche se poi si tratta di quantificare anche le cessioni dell'usato, perché è proprio la differenza tra ciò che viene immatricolato e ciò che viene rivenduto a determinare la crescita reale del mercato. E mi piace sottolineare che, anche in questo senso, nel primo trimestre del 2011 il mercato risulta effettivamente cresciuto: si tratta di un segnale estremamente positivo, che ci auguriamo trovi continuità nel prosieguo dell'anno. Anche se, non ce lo nascondiamo, il secondo semestre rischia di essere in qualche misura influenzato dalle attuali turbolenze politiche e amministrative, che finiscono per togliere certezze a chi deve fare investimenti".

**FM: L'attuale crescita non riguarda solo la locazione veicoli, ma l'auto aziendale nel suo complesso. Quindi, anche proprietà e leasing. Che cosa può fare oggi il noleggio per guadagnare ulteriori quote di mercato rispetto alle altre modalità di acquisizione della vettura?**

"La nodo principale è quello della comunicazione. Rispetto al noleggio a lungo termine, in particolare, resistono preconcetti e 'falsi miti' che devono essere smantellati una volta per tutte. Per esempio, quello che conviene solo se si percorrono tanti chilometri, oppure esclusivamente per certe motorizzazioni o determinati utilizzi della vettura... Invece, è ormai largamente dimostrato che il Nlt è per sua natura sempre interessante, in quanto porta con sé una serie di economicità, di risparmi fatti per economie di scala che hanno immediate ricadute positive. Sulle grandi aziende, certo, ma ancor più sui professionisti e le partite Iva che comprano la singola vettura, la singola manutenzione o il singolo servizio, spendendo immancabilmente di più di chi invece può contare su masse di acquisto importanti. Per tutti questi soggetti, il noleggio rappresenta più che mai la soluzione giusta per ottenere contenimento e certezza dei costi".

**FM: In chiusura, un cenno al Rent a car: nel 2010 la sua ripresa è stata trainata soprattutto dal leisure, mentre il comparto business stentava a rimettersi in moto. È un trend che prosegue tuttora?**

"In prima battuta la crisi aveva portato a un sensibile ridimensionamento



Paolo Ghinolfi, presidente di Aniasa dal gennaio di quest'anno.

dei viaggi d'affari. Oggi le aziende stanno riprendendo a viaggiare, ma con modalità un po' diverse. Magari si tende a utilizzare più il treno rispetto all'aereo, specie sulle tratte coperte dall'alta velocità: ciò fa sì che si parta e si arrivi nel centro cittadino e non negli aeroporti periferici, rendendo di fatto meno indispensabile il noleggio dell'auto. Al di là di queste analisi, comunque, i dati ci dicono che l'utilizzo del Rent a car da parte della clientela d'affari registra oggi una ripresa, seppure più lenta rispetto a quella del leisure".

**Chiediamo fin da subito al ministero dell'Economia di aggiornare il tetto dei costi deducibili, fermo al 1997, applicando almeno la rivalutazione Istat**

# EFFICIENZA E FLESSIBILITÀ PER BATTERE LA **CRISI**

Il direttore di Aniasa, Pietro Teofilatto, riassume i **dati più significativi** del **decimo Rapporto**.

Spiegandoci, numeri alla mano, come il noleggio abbia **saputo superare** la congiuntura negativa. E come i **buoni segnali** di fine 2010 trovino **conferma** anche nella prima parte di quest'anno

di Pietro Teofilatto

**I**n un contesto economico ancora incerto, i dati ufficiali diffusi da Aniasa con il decimo Rapporto indicano che il fatturato del noleggio nel 2010 ha ripreso a salire, con un lusinghiero +2% (oltre 4.900 milioni di euro), riportandosi ai livelli del 2008, prima cioè della recessione globale.

C'è peraltro un lieve calo della flotta circolante (-1,2%), in particolare nel settore del lungo termine, a motivo della riorganizzazione interna effettuata nel corso dell'anno da molte aziende clienti. Il calo delle immatricolazioni registrato nel 2009 (-27%) è alle spalle, superato da un 2010 che può sbandierare un forte incremento di nuovi veicoli in flotta (+11,4%), primo positivo segnale di ripartenza

del mercato. E dopo mesi di sensibile riduzione, si constata un aumento della presenza del noleggio sul mercato auto complessivo, passata dall'11 al 13% e in ulteriore crescita nel 2011.

Se il comparto del breve termine ha accelerato le nuove immatricolazioni (+30%) riposizionando la propria flotta quasi ai livelli pre-crisi, il lungo termine ha ancora riscontrato il protrarsi dell'allungamento dei contratti (comunque in progressiva diminuzione), che ha determinato una flessione degli acquisti di autovetture (-3,7%). L'industria del noleggio ha continuato a dare

dimostrazione di efficienza e flessibilità, trovando non solo soluzioni a sostegno della redditività delle imprese, ma anche un approccio consapevole nei confronti dell'occupazione. Si è quindi riusciti a contenere la contrazione

media degli addetti all'1%, incentrata soprattutto su interventi nelle aree della stagionalità e temporaneità occupazionale.

## Il noleggio a breve termine

Dopo un 2009 denso di preoccupazioni, in cui il comparto



ha comunque tenuto, la crescita nel 2010 è stata di tutto rispetto, con un fatturato aumentato di circa il 4%, e questo mentre l'economia nazionale si trascina sull'1% di sviluppo del PIL. E con un giro d'affari che riguarda un miliardo e cento milioni, con circa 4.400 addetti diretti più l'indotto, con un contributo pro-capite alla produzione del valore di 250mila euro, il Rent a car si conferma tra i settori più brillanti del contesto nazionale. Le lente dinamiche congiunturali nazionali hanno ridotto anche nel 2010 la domanda di noleggio per affari (-2%), mentre il segmento del turismo è cresciuto addirittura del 9%.

Ancora maggiore funzionalità della rete diretta e indiretta, altissimi livelli di utilizzazione dei veicoli (dal 68 al 72%), uno strabiliante aumento di efficienza, che si traduce in un incremento dell'uso dei veicoli passato da 248 a 263 giorni l'anno: ecco le credenziali del noleggio a breve termine per il 2011. E infatti i risultati del primo trimestre confermano l'andamento positivo. La domanda di noleggi è decisamente aumentata (+6%), ma, come accade nella spesa quotidiana, è stata più attenta e oculata, considerato che l'aumento dei giorni di noleggio è stato inferiore (+4%), e si è orientata verso noleggi meno costosi.

Prosegue l'incremento delle immatricolazioni (+32,2%), dovuto anche alle necessità di tempestivo approvvigionamento.

La domanda di vetture a livello mondiale è in progressiva ripresa e, per evitare possibili

## IL NOLEGGIO VEICOLI NEL 2010

	2010	2009	Var. %
Fatturato (milioni di euro)	4.900	4.820	+2,1
Flotta circolante	662.614	670.579	-1,2
Immatricolazioni	269.324	241.796	+11,4
Addetti	7.094	7.154	-0,8

## RENT A CAR - I TRIMESTRE 2011

	I trim. 2011	I trim. 2010	Var. %
Fatturato (milioni di euro)	191	185	+3,24
Numero di noleggi	957.500	904.500	+5,86
Durata media	6,0	6,1	-1,64
Prezzo medio per giorno (euro)	33,20	33,50	-0,80
Flotta media	91.500	86.100	+6,27
Immatricolazioni	43.100	32.600	+32,21

## NLT - I TRIMESTRE 2011

	I trim. 2011	I trim. 2010	Var. %
Fatturato (milioni di euro)	932	892	+4,5
Flotta circolante	513.200	513.400	0
Immatricolazioni	38.830	26.436	+47
Penetrazione automotive	7,6%	4%	+3,6 pps
Dipendenti	2.690	2.630	+2,3

Fonte: Aniasa

ritardi sul nostro mercato nelle consegne da parte delle Case, le imprese hanno preferito anticipare le consegne di qualche settimana. Ed è interessante rilevare come le società di noleggio a breve termine stiano gradualmente riportando la flotta a un maggiore turn over. Nel 2009 le vetture e i furgoni erano infatti sostituiti in media rispettivamente dopo 11 e 17 mesi. Nel 2010, invece, la sostituzione è avvenuta dopo 10 e 16 mesi. E le premesse della prima parte del 2011 inducono a un'ulteriore riduzione dei mesi di permanenza in flotta.

Di grande rilievo il fatto che i contratti di noleggio siglati in aeroporto (51%) abbiano superato quelli in ambito cittadino (49%), a conferma che la domanda si sviluppa e si concentra sempre più con logiche intermodali e che

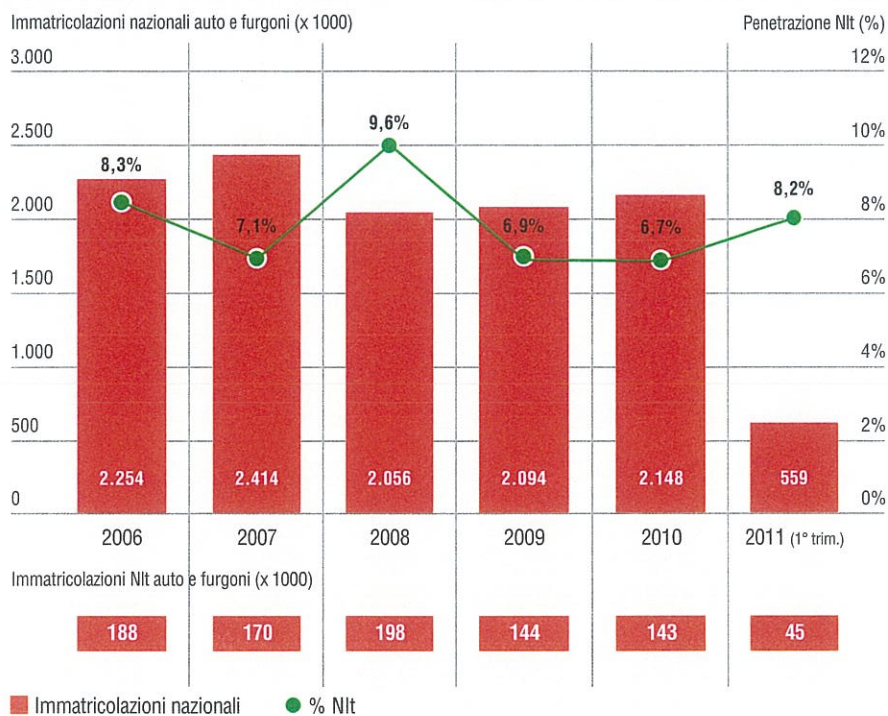
**Per quanto riguarda il Rac, è di grande rilievo il fatto che i contratti di noleggio siglati in aeroporto (51%) abbiano superato quelli in ambito cittadino (49%)**

difficilmente può fare a meno del noleggio per garantirsi adeguata mobilità. Con l'alta stagione appena iniziata, potrebbe essere un cambiamento epocale.

### Il noleggio a lungo termine

In un quadro congiunturale difficile, il Nlt ha reagito con un allargamento della rete, con sempre maggiore informazione alla clientela, con consulenza e

## PENETRAZIONE NLT



Elaborazione Aniasa su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

assistenza personalizzate. Il livello di soddisfazione verso il noleggio a lungo termine è pertanto rimasto alto: le aziende clienti, orientate oggi a un contenimento dei costi senza precedenti, continuano a fruire dei benefici economici, finanziari, amministrativi e di efficienza delle risorse insiti nella locazione dei veicoli aziendali. E la funzione del noleggio come promotore di risparmio e contributo alla competitività del sistema-Paese ha trovato la risposta del mercato proprio in questa fase di grande incertezza economica. Analizzando gli indicatori fondamentali del 2010 si evince che la fase di decelerazione verificatasi nel 2009 è quasi cessata. È ripresa la crescita del fatturato (+2,5%) nonostante la riduzione della flotta

media (-2,1%), in relazione al maggior canone medio dovuto anche alla rinnovata richiesta della clientela di servizi aggiuntivi. La stabilità del prezzo medio al km (0,23 euro) è conferma sia della ricerca continua di efficienza, sia di un contesto

**L'accelerazione delle immatricolazioni del Nlt (+47%), già avvertita sul finire del 2010, rappresenta il testimone principale della ripartenza del mercato**

altamente competitivo. E la ripresa appare ancora più evidente guardando i dati ufficiali della prima parte del 2011: il fatturato da noleggio riprende la corsa (+4,5%), ma di certo l'accelerazione delle immatricolazioni

(+47%), già avvertita sul finire del 2010, rappresenta il testimone principale della graduale ripartenza del mercato. Il quale mercato nel primo trimestre è stato peraltro caratterizzato dal rinnovo di rilevanti commesse da parte delle PA, attraverso le convenzioni Consip, e di organismi ex PA come Poste SpA, con ben 15mila veicoli. Una volta elaborati i dati relativi al primo semestre, si avranno indicazioni più complete sullo sviluppo di questo importante trend.

A fronte di un mercato autoveicoli in netto calo, specie sul segmento privato, le flotte aziendali a noleggio costituiscono ora un valido sostegno, con un'incidenza volata dal 4 al 7,6%. Considerando anche i furgoni, la presenza del noleggio sale nel periodo gennaio-marzo 2011 all'8,2%, riprendendo decisamente quota.

Per quanto riguarda la flotta circolante, la situazione appare sostanzialmente stabile rispetto alla fine del 2010: sembra essersi conclusa la riorganizzazione, con riduzione del personale, intrapresa dalle aziende clienti. Guardando al prossimo futuro, gli uffici commerciali e marketing delle associate Aniasa sono fiduciosi in

un aumento di nuove immatricolazioni vicino al 5-6%, che nel complessivo auto + mezzi commerciali dovrebbero superare le 160mila unità a fine 2011.

È interessante notare, infine, un discreto aumento della forza lavoro. Sebbene si sia

verificato nell'ultimo biennio un calo della flotta circolante, le aziende del noleggio a lungo termine, dopo aver generalmente mantenuto il personale in forze, stanno oggi ricominciando ad assumere, impegnate come sono a investire per la ripresa del settore.