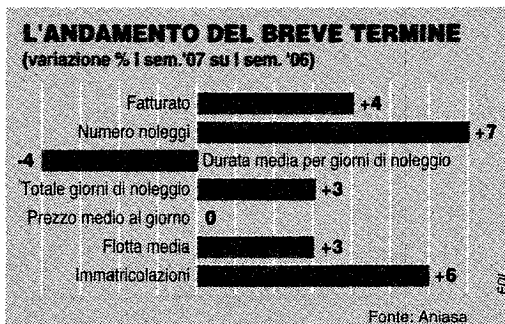


LA FINANZIARIA

Cilindrate minori per le nuove autoblu ma il risparmio ora passa per il noleggio

La decisione del governo cambierà poco: attualmente le vetture di lusso sono il 10% del parco della Pa. Le società offrono canoni predeterminati e spese di gestione fisse



La tabella qui sopra mette a confronto le variazioni registrate nei primi sei mesi del 2007 rispetto allo stesso periodo 2006 nel settore del breve termine

le cilindrate, particolari misure di contenimento della spesa su questo fronte, tanto è vero che il mercato delle flotte delle auto della Pa resta interessante per alcuni operatori.

E' sicuramente il caso della Arval, che ottenne la prima commessa da un'azienda pubblica, l'Enel, al secondo anno di attività, e il cui fatturato attuale è proveniente, per un quarto, da clienti pubblici. Spiega Andrea Algeri: «Acquisire un contratto con la Pa è molto più complesso che con un cliente privato, con il quale si intavola una trattativa che presenta ampi margini di manovra, mentre con le Pa la procedura è più rigida, dovendo rispettare le norme sugli appalti pubblici». Anche la gestione del rapporto è diversa: «A differenza del privato, che in genere è molto attento alla qualità del mezzo, le Pa spesso sono molto esigenti sul piano della continuità del servizio, in quanto il mancato funzionamento di un'auto potrebbe comportare problemi seri. Per questo i contratti con le Pa hanno una durata più lunga rispetto a quelli con i privati: in pratica 5-6 anni, invece che 3-3,5».

Poi c'è il problema dei pagamenti: «I tempi con le Pa sono molto più lunghi — segnala il dirigente di Arval — ed inoltre se un privato non paga, possiamo toglierli tranquillamente le macchine, ma questo non sempre è possibile con le Pa, per cui bisogna avviare azioni di confronto per arrivare ad una situazione soddisfacente». Che vi sia un problema dei pagamenti lo riconosce anche l'Aniasa: il ritardo medio si attesta su 6-8 mesi.

(m.d.p.)

Roma
La legge finanziaria per il 2008, attualmente in discussione, contiene una disposizione che impone che la cilindrata media delle auto delle amministrazioni statali (salvo per le forze dell'ordine) non sia superiore ai 1600 centimetri cubici. Ma si tratta di una misura, come spiegano dalla Consip, che non dovrebbe avere un forte impatto sulle nuove acquisizioni. «Già ora — afferma Rocco Femia, di Consip — la maggior parte delle auto della Pa sono di piccola cilindrata; per esempio, nell'ultima convenzione relativa al noleggio, su 5 mila auto, 2.400 erano utilitarie, 1.400 berline medie, 500 grandi berline, 700 veicoli commerciali. D'altronde, il fabbisogno di auto delle Pa è piuttosto rigido, e se vi è bisogno di un'auto di rappresentanza, difficilmente si potrà ricorrere a veicoli di piccola cilindrata».

Con Femia è d'accordo anche Pietro Teofilatto, responsabile del noleggio a lungo termine di Aniasa: «In base alle nostre stime attualmente ci sono nelle flotte pubbliche solo un 10% di auto di lusso o di extralusso, per cui, dato che la disposizione fa riferimento alla media delle cilindrate, la finanziaria non avrà conseguenze di rilievo, senza contare che alcune berline di 2000 cc consumano meno delle motorizzazioni più basse». «Comunque una certa tendenza alla moralizzazione

si avverte — ammette Andrea Algeri, vicedirettore generale di Arval — anche se poi, al momento della scelta delle vetture, si tende a preferire quella ritenuta più idonea».

Attualmente, fanno sapere da Consip, in media vengono immatricolate dalle Pa circa 10 mila auto l'anno «In passato — chiarisce Femia — la Consip aveva concentrato l'attenzione sul noleggio, in quanto vi erano state delle direttive, prima delle quali quella di Prodi, che privilegiavano il ricorso al lungo termine: dal 2001 ad oggi ci sono stati 6 bandi, che hanno consentito di destinare in complesso 17 mila vetture noleggiate alle varie Pa».

L'introduzione nel mondo della Pa del noleggio è stato, secondo Aniasa, un indubbio merito della Consip: «Con questa formula — dichiara Teofilatto — i costi per gestire le flotte sono predeterminati, evitando così gli aggravii a seguito di inconvenienti, come i guasti e gli incidenti, e grazie al fatto che nel canone sono comprese tutta una serie di spese, il carico di lavoro amministrativo si riduce sensibilmente per le Pa, che possono così dedicare le loro risorse alle attività istituzionali».

Dal 2001 ad oggi non vi sono stati grandi cambiamenti nelle tipologie di auto utilizzate nelle Pa, anche se negli ultimi tempi vi è stato un maggior ricorso alle auto a minor impatto ambientale, in particolare a veicoli a doppia alimentazione. Non si prevedono in ogni caso, al di là della possibile riduzione del-

Un maggior ricorso alle macchine verdi e a quelle con doppia alimentazione

Contratti più lunghi ma pagamenti in ritardo anche di sei, otto mesi

