

Quattro ruote in affitto

Il noleggio delle auto è diventato sempre più abbordabile e interessante in quanto risolve anche alcuni problemi ambientali. Ma sussistono ostacoli legislativi.

di **Fabio Massi**

Per uno sguardo allargato sugli argomenti affrontati in questo articolo, vi segnaliamo il seguente Percorso di lettura:

PL-0906-010 (Veicoli commerciali e flotte aziendali)
www.largoconsumo.info/percorsi

Nel primo semestre del 2006, nonostante un quadro economico nazionale ancora poco rassicurante, il settore della locazione dei veicoli ha proseguito quella crescita che dura ormai ininterrottamente da 10 anni e che fa registrare brillanti performance in ognuno dei tre segmenti del comparto: noleggio a lungo termine, noleggio a breve termine e fleet management.

Secondo i dati contenuti nel consueto rapporto annuale realizzato da **Aniasa** – l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici di **Fise-Confindustria** che rappresenta oltre il 75% del mercato – nei primi 6 mesi dello scorso anno il fatturato dell'intero settore ha toccato i 2.260 milioni di euro, realizzando una crescita del 10% rispetto alla prima parte del 2005, stesso tasso positivo fatto registrare dalla flotta circolante nel nostro Paese, che è passata da 534.226 a 589.807 veicoli, di cui poco meno di mezzo milione di automezzi nel noleggio a lungo termine (+12%) e circa 100.000 nel breve termine (+3%). Il settore dell'autonoleggio si dimostra anche un importante veicolo di vendita per le case automobilistiche: infatti, sempre nel primo semestre 2006, ci sono state oltre 218.000 immatricolazioni di macchine e di altri automezzi, pari al 12% del mercato nazionale. Le stime sulla seconda parte del 2006 dovrebbero confermare i numeri finora accertati e il fatturato complessivo dovrebbe toccare i 4.185 milioni di euro (+10% ri-

spetto al 2005), mentre la flotta circolante dovrebbe superare i 630.000 veicoli (+9%), di cui 521.000 per il noleggio a lungo termine (+11%) e oltre 109.000 per il breve termine (+3%). Le immatricolazioni, invece, dovrebbero sfiorare i 300.000 automezzi (+5% rispetto al 2005), mentre il numero degli addetti diretti dovrebbe rimanere sostanzialmente invariato e stabilizzarsi su poco più di 7.600 unità.

IN OTTIMA SALUTE

Nonostante si tratti di dati parziali accompagnati da stime fondate sulle tendenze degli ultimi anni, è evidente che il settore gode di ottima salute e indubbiamente svolge un ruolo strategico non soltanto per la mobilità aziendale e per quella dei privati cittadini, ma anche per la tutela dell'ambiente potendo garantire la circolazione di auto nuove sempre meno inquinanti, grazie a un elevato turnover (in media 6-8 mesi per il breve termine, 3 anni per il lungo termine). L'autonoleggio, tuttavia, si trova a dover convivere con annosi e nuovi ostacoli di natura fiscale, giuridica e legislativa che ne rallentano la crescita, una dinamica negativa che allontana l'Italia dagli

standard della maggior parte dei Paesi europei.

L'art. 84 del nostro Codice della strada, per esempio, non consente il noleggio di veicoli aventi un numero superiore a 9 posti (compreso il conducente) o la cui massa complessiva a pieno carico sia superiore a 6 tonnellate. Tali vincoli, in vigore oltre che in Italia solo in Portogallo e in Grecia, di fatto ostacolano il ricambio di questa tipologia di mezzi con conseguente impatto negativo sull'ambiente: l'età media degli autobus italiani è di 10 anni (7.800 oltre i 15 anni), mentre negli altri Paesi europei è di 7.

«Da molto tempo si parla di eliminare questo divieto che non ha più alcuna ragione di esistere – afferma **Massimo Falcioni**, direttore commerciale di **LeasePlan Italia** – e che impedisce alle aziende di trasporto, pubbliche e private, di sostituire gli autobus di loro proprietà con veicoli in noleggio a lungo termine, cioè con una soluzione che si sta fortemente diffondendo come alternativa alla proprietà per le autovetture e per i veicoli commerciali appartenenti alle flotte aziendali pubbliche e private».

Della scarsa attenzione sullo sviluppo del settore dell'autonoleggio da parte delle nostre istituzioni si rammarica anche **Emmanuel Luf-ray**, direttore commerciale di **Ge Fleet services Italia**, il quale aggiunge: «Manca a oggi un adeguamento a livello comunitario della nostra normativa fiscale e in materia di trasporti, che nel raffronto con gran parte degli altri Paesi europei risulta penalizzante. In Europa più moderne politiche legislative considerano il comparto, nel suo insieme, un prezioso supporto all'ottimizzazione delle scelte imprenditoriali, sia pubbliche che private. Tramontata a fine 2005 la possibilità, che sembrava quasi concreta, di rivedere l'art. 84 del Codice della strada, nei mesi scorsi abbiamo assistito a una nuova restrizione per il settore:

la quasi totale riduzione della deducibilità dei costi dell'auto aziendale».

Proprio gli aspetti fiscali costituiscono un importante elemento di freno per lo sviluppo del comparto dell'autonoleggio italiano. La detraibilità dell'Iva sui canoni di locazione nel nostro Paese, infatti, è stata fino al 2005 ferma al 10%, poi elevata al 15% dalla manovra finanziaria 2006, mentre in Belgio, Germania e Spagna – come da indicazioni dell'Ue – è pari al 50%; in Francia e

IL SETTORE DEL NOLEGGIO VEICOLI: gennaio-giugno 2006

	I semestre 2006	I semestre 2005	var. % 6-'06/6-'05
Fatturato nlt+nbt+fleet mgmt (milioni di euro)	2.260	1.980	10
Flotta circolante:			
- nlt: end fleet	589.807	534.226	10
- nbt: flotta media	492.233	439.493	12
	97.574	94.732	3
Immatricolazioni (auto + altro)	218.084	170.486	28

Fonte: elaborazioni su dati Aniasa **Largo Consumo**

**PER
QUELLI CHE...
SE MANCO IO
SUL LAVORO SI
FERMA TUTTO.**



Perché ogni lavoro ha il suo Ducato.

Nuova gamma motori
Multijet Euro 4:
bassi consumi e ancora
più potenza.

Fino a 17 m³ di volume.

Fino a 20 quintali
di portata.

Nuovo Ducato. L'Italia che lavora.



CIAOFIAT 800342800

www.veicolicommerciali.fiat.com

FIAT VEICOLI
COMMERCIALI

in Gran Bretagna raggiunge il 100%.

La deducibilità fiscale dei costi di noleggio per le imprese italiane, inoltre, è di gran lunga inferiore rispetto al resto d'Europa: nel nostro Paese il tetto massimo di deducibilità è fissato a 18.076 euro, in Belgio, Germania, Olanda e Spagna è illimitato; in Italia la quota deducibile è del 50%, in Belgio è del 75%, in Francia, Germania, Gran Bretagna, Olanda e Spagna è del 100%.

La sentenza della Corte di giustizia europea dello scorso 14 settembre, che ha ritenuto illegittimo il divieto del fisco italiano – in vigore da oltre un quarto di secolo – di detrarre interamente l'Iva sull'acquisto e sulle spese relative alle auto utilizzate nell'ambito dell'attività professionale condannando l'Italia a rimborsare l'Iva non detratta, non ha generato quell'effetto positivo auspicato da molti. Il legislatore, infatti, per attenuare l'impatto economico derivante dalla sentenza di Bruxelles, ha approvato in via definitiva il decreto fiscale 262 collegato alla Finanziaria 2007 che prevede, tra l'altro, l'abolizione della deducibilità per le imprese dei costi di acquisto e di gestione delle auto e per i professionisti una riduzione dall'attuale 50 al 25% per un solo veicolo. Inoltre viene modificato il valore imponibile del fringe benefit relativo all'utilizzo dei veicoli aziendali assegnati in uso promiscuo ai dipendenti, che passa dal 30 al 50% dell'importo corrispondente a una percorrenza convenzionale di 15.000 km, calcolato sulla base del costo chilometrico di esercizio secondo le tabelle Aci.

«Oggi appare ancora difficile determinare i reali effetti delle disposizioni fiscali derivanti dalla manovra finanziaria – afferma **Adauto Quadrelli**, fleet marketing manager di **Overlease** – ma gli effetti positivi della detraibilità Iva sono stati praticamente annullati dalla nuova normativa sulla deducibilità dei costi. Di certo la nuova tassazione del fringe benefit non agevola il nostro mercato, ma aspettiamo ancora qualche tempo prima di dare dei giudizi interpretativi categorici degli effetti sul mercato del noleggio».

L'incertezza che grava sul futuro del mercato dell'autonoleggio preoccupa anche **Paolo Carrozza**, marketing manager di **Arval**, secondo il quale «le istituzioni inviano messaggi contrastanti e le diverse linee d'azione potranno portare a opposti risultati. È un momento di difficile transizione. Anche se la manovra non impatta direttamente sul

mondo del noleggio a lungo termine ma su quello dell'auto aziendale, implicherà maggiori costi per l'impresa poiché ostacola la deducibilità di un bene strumentale. Che cosa succederà nel settore del noleggio a lungo termine? Uno degli scenari possibili è un cambiamento delle car policy aziendali, con abbassamento dei livelli di fascia dei veicoli per contenere i costi, mantenendo comunque il noleggio a lungo termine».

SEGMENTO TRAINANTE

Oggi il lungo termine costituisce il fatto il segmento trainante dell'intero settore dell'autonoleggio, un successo legato al crescente e incessante passaggio delle aziende dalla proprietà e dal leasing finanziario a questa forma di locazione, secondo una tendenza riscontrata nei principali Paesi europei. Nei primi sei mesi del 2006 il fatturato di questo segmento ha raggiunto i 1.716 milioni di euro (+16% rispetto al 2005), con una flotta circolante che ha sfiorato i 500.000 veicoli (+12%) e un numero di dipendenti che si è attestato sulle 2.739 unità (+4%); l'anno si dovrebbe chiudere superando un fatturato di 3.000 milioni di euro, con un aumento rispetto al 2005 del 12%. Si tratta di uno sviluppo ancora in grado di esprimere ampie potenzialità sia nel mercato delle grandi e medie imprese sia – e soprattutto – nell'universo delle piccole aziende, dei professionisti e dei titolari di partita Iva, verso i quali il noleggio a lungo termine sta rivolgendo un'offerta sempre più mirata, con attività di marketing e servizi offerti ulteriormente perfezionati.

Gli esempi di questa tendenza sono molti: si va dal “noleggio a medio termine” da 6 a 9 mesi proposto da **Europecar** alla formula promossa da **Hertz** che combina l'uso di una city car per gli spostamenti quotidiani con quello di una station wagon nei week-

end, dall'ampliamento della capillarità dei canali distributivi di Arval e Ge Fleet services attraverso partnership con grandi istituti di credito, fino all'utilizzo delle sinergie tra l'organizzazione Overlease e quella di **Renault**.

L'orientamento verso i nuovi segmenti di clientela medio-piccoli non può prescindere dalla diffusione di nuovi canali distributivi, il più dinamico dei quali sembra essere quello delle concessionarie che attualmente immatricolano quasi il 20% delle vetture complessive utilizzate per il noleggio a lungo termine. Secondo una recente ricerca realizzata dall'**Istituto sperimentale di marketing** (Ism) il 72% delle concessionarie già offre contratti di noleggio a lungo termine (il 69% dei quali è concesso dalla casa automobilistica che fornisce le auto), mentre tra coloro che oggi non prevedono questa tipologia di locazione l'81% pensa di farlo nel prossimo futuro. Si tratta ancora di un prodotto di nicchia in quanto due concessionarie su tre dichiarano di vendere con contratti di noleggio a lungo termine meno del 5% del totale autovetture, anche se il 70% del campione prevede di aumentare tale quota in breve tempo. Inoltre, in termini di sviluppo della clientela, la maggior parte delle concessionarie – di cui soltanto una metà può disporre di una struttura ad hoc per il servizio del noleggio a lungo termine – ritiene di puntare soprattutto alle aziende con flotte medio-piccole (6-20 auto) piuttosto che alle imprese con grandi parchi auto (oltre le 20 unità) o ai singoli professionisti e agenti.

Per quanto concerne il noleggio a breve termine, invece, lo scorso anno, nonostante la situazione di stasi del mercato turistico, il segmento ha evidenziato ulteriori progressi rispetto allo stesso periodo dei precedenti 12 mesi, anzi il 60% dei noleggi avviene presso gli aeroporti dove risulta vincente la formula “aereo low cost+auto a nolo”, soprattutto con prenotazione via web che consente al viaggiatore di scegliersi da solo l'itinerario e il singolo mezzo di trasporto. Nella prima metà del 2006 – secondo i dati **Aniasa** – il fatturato del breve termine è stato di 444 milioni di euro (+4% rispetto al primo semestre 2005), mentre il numero dei noleggi ha toccato quota 2.084.640 (+4%) con una durata media per noleggio di 5,9 giorni (+5%). Sono cresciute anche le immatricolazioni che hanno superato i 104.500 veicoli (+16%),

IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE: gennaio-giugno 2006

	I semestre 2006	I semestre 2005	var. % 6-'06/6-'05
Fatturato (milioni di euro)	1.716	1.479	16
Flotta circolante	492.233	439.493	12
Dipendenti	2.739	2.634	4
Immatricolazioni (auto, furgoni, moto, mezzi speciali)	113.426	79.878	42

Fonte: elaborazioni su dati Aniasa

Largo Consumo

di cui 102.500 auto (+16%) e 2.000 furgoni (-4%). Il numero dei punti di vendita sul territorio nazionale è rimasto pressoché invariato (poco più di 1.500), mentre il prezzo medio per giorno di noleggio, dopo il calo del 6% del 2005, è sceso ancora di un 5%, passando da 38 a 36 euro.

Nonostante dimostri una buona dinamica e continui a essere un asse portante nella filiera del turismo il segmento del breve termine deve fronteggiare diversi problemi di carattere fiscale-legislativo non solo nazionali. «Sarebbe necessario che l'Unione europea si ricordasse del nostro settore – afferma **Marco Luigi Brotto Rizzo**, direttore marketing e comunicazione di **Europcar Italia** – dove i confini non sono stati ancora abbattuti e gli effetti di Schengen non sono ancora arrivati. Non c'è ancora libertà di circolazione: per esempio, un veicolo francese noleggiato può essere guidato sul suolo italiano solo da un conducente che non abbia residenza in Italia, o da uno che stia comunque rientrando all'estero. È incredibile ma per l'autonoleggio le frontiere ci sono ancora. Per quanto riguarda problematiche pratiche, quasi giornaliere, c'è poi sicuramente il problema delle diverse copie per la lettera di noleggio che devono essere prodotte. Problemi che possono sembrare veniali ma che rendono estremamente più complicati e a volte pesano anche economicamente sulle tasche delle società di noleggio».

PREZZI IN CALO

Come abbiamo visto dai numeri di Aniasa i prezzi medi del noleggio a breve termine sono in diminuzione e sempre più accessibili al grande pubblico che, a fronte di un'offerta di trasporto pubblico che non riesce a stare al passo con le odierne esigenze di mobilità privata sempre più frenetiche, è alla continua ricerca di soluzioni su misura e che offrano la maggiore flessibilità possibile. «Negli ultimi anni abbiamo visto un boom delle prenotazioni attraverso il web – spiega **Gianluca Pinto**, marketing manager di **Hertz Italiana** – dove i nostri clienti trovano le ultime offerte di noleggio oltre a poter richiamare una fattura di un noleggio passato o a trovare le indicazioni stradali o le previsioni del tem-

po. I clienti si costruiscono itinerari di vacanza personali scegliendo quei servizi che arricchiscono l'esperienza di viaggio rendendola unica e inimitabile, per questo abbiamo sviluppato prodotti per il leisure come il navigatore satellitare o il lettore dvd portatile».

A breve o a lungo termine l'autonoleggio possiede un valore aggiunto di notevole importanza, soprattutto nelle realtà urbane dove gli elevati livelli di inquinamento da polveri sottili, la congestione del traffico automobilistico, lo sviluppo rallentato del trasporto pubblico e la sicurezza stradale costituiscono emergenze non più rinviabili. «Per noi ecologia vuol dire attenzione in fase d'acquisto della autovetture – afferma **Roberto Lucchini**, country manager di **Avis Italia** – scegliendo sempre quelle che reputiamo più adatte ai nostri standard, con basse emissioni e in linea con le normative vigenti. Tutto il nostro parco macchine viene aggiornato ogni sei mesi, e questo ci aiuta ad avere auto tecnologicamente sempre avanzate e quindi meno inquinanti. Nella nostra flotta le auto migliori dal punto di vista dell'impatto ambientale sono privilegiate. Per le ammiraglie, per esempio, preferiamo quelle con filtro antiparticolato, uno strumento importante per diminuire lo smog».

L'emergenza inquinamento, perciò, non riguarda soltanto i singoli automobilisti, ma anche le aziende pubbliche e private proprietarie di flotte di autoveicoli che incidono in misura rilevante sulla circolazione nelle aree urbane. «Si va dai mezzi delle aziende municipali di trasporto pubblico – dichiara **Massimo Falcioni**, direttore commerciale di **LeasePlan Italia** – ai taxi, alle auto dei comuni, dei vigili urbani, delle Asl fino a quelle delle aziende private

di trasporto, delle imprese in genere e di numerosi altri soggetti. Il noleggio a lungo termine è stato ormai definitivamente scelto da aziende private e amministrazioni pubbliche come modalità privilegiata per avere la disponibilità di veicoli e ottenerne anche una gestione sicura, efficiente ed economica. Inoltre, rappresenterebbe una soluzione ideale anche per rinnovare e ampliare il parco circolante di autobus destinati al trasporto pubblico, ma c'è l'impedimento normativo dell'art. 84 del Codice della strada da superare».

Nel frattempo non mancano iniziative che vedono protagonisti gli operatori del settore, come nel caso dell'accordo stipulato lo scorso ottobre tra Regione Lombardia e Aniasa che prevede per i cittadini lombardi condizioni di noleggio – sia a breve sia a lungo termine – più vantaggiose per i veicoli ecologici (bifuel, gpl, biodiesel, ibride) con sconti e incentivi differenti a seconda della durata del contratto. Oppure come nel caso del "Safety Day" dello scorso 9 novembre organizzato all'autodromo di Monza dal Corporate vehicle observatory di Arval con la presentazione del volume sul *Management del rischio stradale*, la cui attenzione si focalizza sulla mobilità delle imprese, stimolandole a sviluppare politiche aziendali correttive sulla gestione degli spostamenti, del parco auto, delle comunicazioni e delle competenze, capaci di diminuire la probabilità del rischio di incidente negli spostamenti di lavoro.

Per concludere, un accenno anche al fleet management che ha fatto registrare negli ultimi anni una crescita costante raggiungendo numeri interessanti: nei primi sei mesi del 2006 ha realizzato un fatturato di 100 milioni di euro, con un aumento del 37% rispetto all'anno precedente, mentre la flotta complessivamente gestita ha superato abbondantemente i 160.000 veicoli (+18%). Lo sviluppo di questo segmento è testimoniato dalla diversificazione che si è verificata negli scorsi anni sia in termini di offerta, con un ventaglio di imprese di noleggio, case automobilistiche, concessionarie, imprese specializzate, sia di domanda, con l'aumento di aziende di differenti dimensioni con veicoli in proprietà o in noleggio o in leasing, imprese di noleggio o di leasing finanziario che conferiscono in outsourcing anche solo una parte dei servizi. ■

IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE: gennaio-giugno 2006

	I semestre 2006	I semestre 2005	var. % 6-'06/6-'05
Fatturato (milioni di euro)	444	427	4
Numero noleggi	2.084.640	2.012.846	4
Durata media per noleggio (gg.)	5,9	5,6	5
Giorni di noleggio	12.374.173	11.352.453	9
Prezzo medio per giorno di noleggio (euro)	36	38	-5
Flotta media	97.574	94.732	3
Immatricolazioni	104.658	90.608	16
Punti di vendita	1.508	1.493	1
Fonte: elaborazioni su dati Aniasa			Largo Consumo