

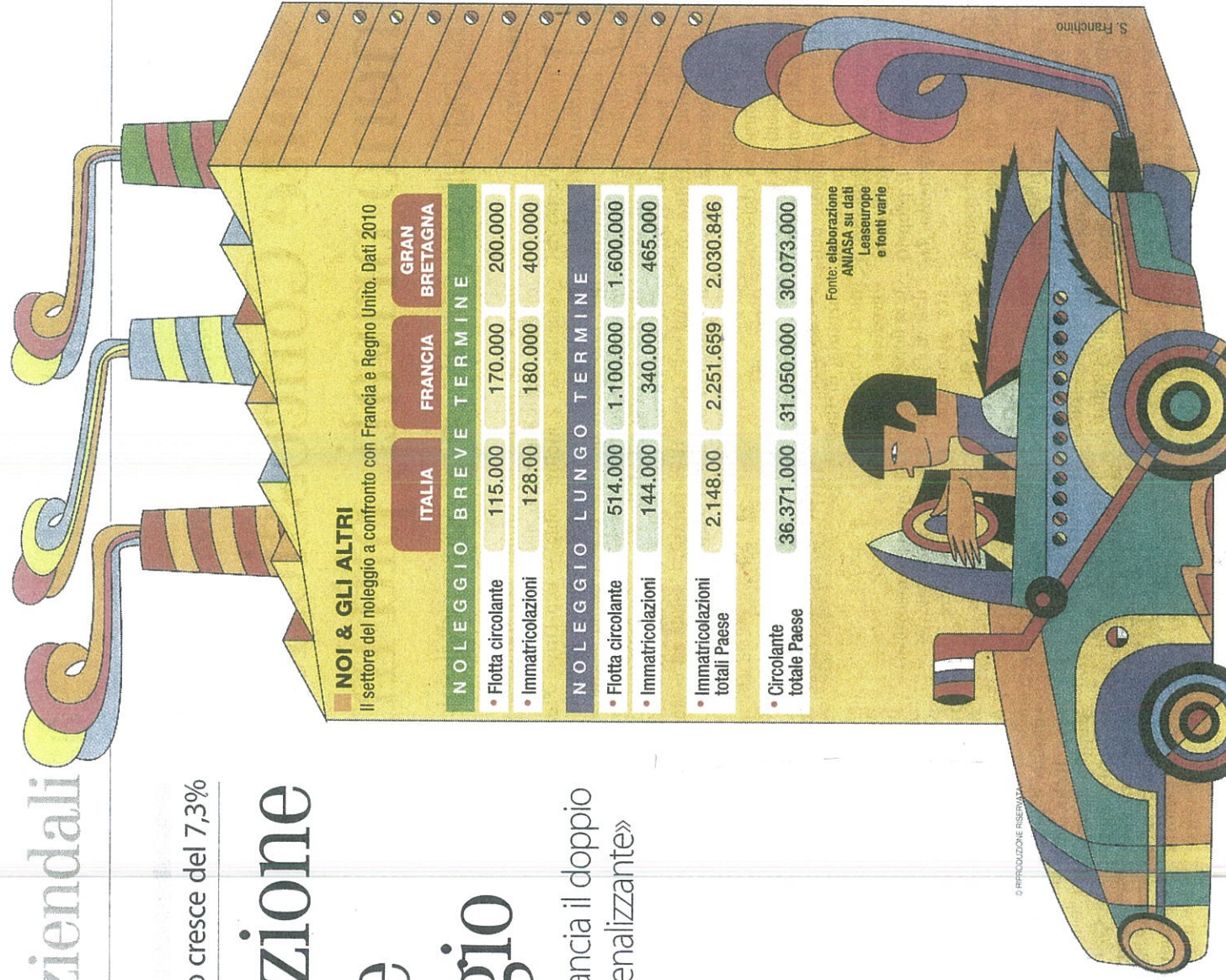


Osservatorio Flotte aziendali

Tendenze Nei primi nove mesi del 2011 il mercato domestico cresce del 7,3%

Affari Che accelerazione Anche l'Italia scopre i vantaggi del noleggio

In Gran Bretagna le immatricolazioni sono il triplo, in Francia il doppio Teofilatto (Aniasa): «C'è la ripresa, ma il fisco è sempre penalizzante»



Tre volte i volumi delle immatricolazioni. Tre volte, ancora, se si considera la flotta circolante complessiva. Il segmento dell'autonoleggio a lungo termine — quello che tradizionalmente interessa società, imprese, partite Iva, professionisti — è in Gran Bretagna tre volte più sviluppato di quello italiano. Circa 1,6 milioni di auto a noleggio oltre Manica contro le 514 mila dell'Italia. E circa 465 mila vetture immatricolate nel 2010 contro le 144 mila del Belpaese.

Confronti

Se il confronto con il mondo anglosassone non regge — anche per fattori di ordine culturale — quello con la Francia (qui sono 1,1 milioni le vetture a noleggio con contratti a lungo termine, più del doppio dell'Italia) avvalorava l'ipotesi di un mercato ancora agli albori. Un comparto ancora tendenzialmente residuale se paragonato al complesso, che invece è in crisi strutturale per colpa di consumi fermi al palo e alla prolungata assenza di incentivi fiscali che per anni avevano attenuato questo smottamento (le previsioni per il 2011 parlano di circa 1,7 milioni di auto vendute in Italia, con un crollo dell'11% rispetto al 2010). Ovvio che le formule del leasing e dei contratti a noleggio (a breve o a lungo termine) sono quelle su cui puntano tutti i produttori per compensare il progressivo indebolimento della domanda privata. E le previsioni inducono all'ottimismo, al netto di qualche apprensione sul fronte fiscale dato l'inasprimento della Ipt (l'imposta provinciale di trascrizione) contenuta all'interno di uno dei decreti attuativi del federalismo e all'ormai certificato aumento dell'Iva al 21% che imporrà accorgimenti sulla leva del prezzo da parte delle case automobilistiche.

I dati

Certifica Aniasa, l'associazione industria autonoleggio e servizi auto, guidata da Paolo Ghinolfi, che nei primi nove me-

si del 2011 le flotte aziendali sono cresciute di quasi 32 mila unità (+7,3%), tanto che la quota di mercato di questo segmento ora è al 33,8%. Allo stesso tempo, però, a settembre le immatricolazioni sono diminuite del 10,5%, con una particolare incidenza per il noleggio (-11,8%). Un dato che fa il paio con la contrazione abituale di agosto, mese tradizionalmente avaro in termini di giro d'affari.

In crescita

Dice Pietro Teofilatto, direttore generale Aniasa, che comunque il peggio è passato: «La ripresa c'è stata dopo un biennio complicato, con le società di noleggio che avevano visto ridursi il portafoglio-clienti e avevano acconsentito alla richiesta di spalmatura dei contratti a lungo termine (che ormai raggiungono i 48 mesi, *nda*), da parte delle aziende a corto di liquidità. Certo ora il rischio è che l'elevata imposizione fiscale rallenti il ritmo di crescita del segmento *fleet* e riduca il positivo *effettivo* *turn-over* dei parchi auto-aziendali».



Al top
Paolo Ghinolfi,
presidente
di Aniasa

Innovazione

È proprio sul terreno dell'innovazione e della messa in circolazione di nuovi modelli appena usciti dalle fabbriche che il settore delle flotte aziendali gioca un ruolo preponderante. D'altronde sul mercato destinato ai privati il *turn-over* dell'automobile è molto più lento e segue l'andamento del potere d'acquisto. Con un'inflazione al 3,4% nel mese di ottobre (il valore massimo negli ultimi tre anni) il carovita e l'assenza del contributo statale hanno penalizzato la domanda e hanno indotto la clientela *retail* a ritardare l'acquisto di una nuova vettura. «È la propensione a precorrere i tempi delle flotte aziendali — spiega Teofilatto — tanto che circa il 20% delle auto immatricolate a noleggio sono euro5 o euro6. È un mercato dalla vocazione ambientalista, soprattutto è il *leasing* a incentivare l'impronta ecologica. Le aziende nel momento in cui realizzano un investimento sul parco auto tendono a puntare sulle

vetture eco-compatibili in modo che al termine del contratto sia più alto il valore residuo».

I consumi

Questa preferenza per i modelli *green* ha anche un'altra motivazione: le pmi, come le grandi aziende, sono preoccupate per l'aumento esponenziale del prezzo del carburante (su cui influisce la crescita delle accise), per cui sono orientate al noleggio di vetture capaci di ridurre sì le emissioni, ma anche i costi di mantenimento. Qui gli occhi sono puntati su un disegno di legge presentato in Parlamento che incentiva all'acquisto di modelli elettrici. Sul cammino del provvedimento, però, pesano le incertezze economiche e

le ristrettezze del bilancio.

Tra le ipotesi contenute all'interno del disegno di legge ci sarebbe anche la detraibilità dell'Iva al 100% nel primo anno. La perdita per le casse dello Stato verrebbe compensata però da un aumento del gettito tributario a partire dal secondo a seguito del probabile effetto volano sul numero di immatricolazioni.