

Catalogato | Business Life

Sfida continua

Pubblicato il 02 novembre 2012.

Il settore è in crisi: soffre il noleggio a breve termine e quello ai privati. Ora, per le flotte si profila una nuova minaccia: il taglio della deducibilità dei costi delle auto aziendali



Non c'è pace per le flotte aziendali. Con una periodicità beffarda, al posto di fluidificare il lavoro della filiera, il governo continua a porre dei paletti, l'ultimo dei quali prevederebbe l'abbassamento dal prossimo anno dell'aliquota di detraibilità dall'attuale 40%, per gli automezzi adibiti a uso "non esclusivamente strumentali", al 27,5%. Mentre per i veicoli in utilizzo promiscuo usati dai dipendenti, l'aliquota sarebbe ridotta dal 90 al 70%. Addirittura, si ipotizza una deducibilità portata al 20%. Come si evince l'attuale governo oltre a non raccogliere le sollecitazioni da parte degli operatori del settore di adeguare la fiscalità italiana a quella dei principali Paesi Ue (detraibilità al 100%), si è mosso proprio in direzione contraria rispetto a quanto auspicato dalle stesse aziende. Il commento di **Paolo Ghinolfi**, presidente di Aniasa (l'Associazione che rappresenta gli operatori delle società di autonoleggio a lungo e a breve termine), è una vera stiletta al governo Monti. «Abbiamo ripetuto in più occasioni», spiega spazientito, «che se fosse stata attuata l'ipotesi di ridurre la deducibilità dei costi delle auto aziendali dall'attuale 40% al 27,5% si sarebbe toccato il fondo. Bene, se davvero ora si passasse addirittura al 20%, vorrebbe dire che si vuole andare oltre quel fondo».

Ghinolfi fa capire dalle sue affermazioni che il governo è in procinto di fare l'ennesimo autogol, guarda caso sempre in relazione al settore automobilistico ridotto ormai allo stato comatoso. «Questo esecutivo», aggiunge, «invece di favorire lo sviluppo e l'uscita dalla crisi, punta a mortificare definitivamente le imprese italiane, impedendo loro di rinnovare uno strumento di lavoro fondamentale come l'auto aziendale. Provvedimenti del genere, se passasse veramente l'ipotesi del 20%, possono solo distruggere quel poco che è rimasto».

Eppure l'autonoleggio continua a dare il suo contributo a un mercato delle quattro ruote ormai in sofferenza continua.

«Il noleggio a lungo termine», osserva **Pier Luigi del Viscovo**, professore di Sistemi di distribuzione e vendita alla Luiss Guido Carli, nonché direttore del Centro studi Fleet&Mobility, «sta acquistando più auto rispetto all'anno precedente. L'ultimo dato completo e attendibile, quello di fine luglio, indica un apprezzamento dell'1%, che non è tanto, ma è pur sempre un segno positivo. Potrebbe trattarsi solo di un ritardo nel recepire la contrazione dei consumi, che sta interessando fortemente i privati (-24% nei primi nove mesi) e le flotte (-14%), tanto che l'anno potrebbe anche chiudersi col segno meno. Tuttavia non si può scordare che il noleggio a lungo termine sia, per sua natura, meno esposto ai cicli

NOLEGGIO A BREVE TERMINE

	1° Semestre 2012	1° Semestre 2011	Var. %
Fatturato (€)	448.265.000	482.408.000	-7%
Giorni noleggio	13.065.145	13.897.560	-6%
Numero di noleggi	2.245.089	2.308.054	-3%
Durata media per noleggio	5,8	6	-3%
Prezzo medio per giorno di noleggio (€)	34,3	34,7	-1%
IMMATRICOLAZIONI			
	70.500	92.500	-24%
di cui auto...	67.950	89.200	-24%
...e furgoni	2.550	3.300	-22%

Fonte: ANIASA

QUANTO COSTA USARE UN'AUTO A BENZINA DI 1000/1500CC

Percorrenza annua 15.000 Km

Voci di costo	COSTI DI ESERCIZIO			IMPOSTE		
	2012	2008	Var. % 2012/2008	2012	2008	Var. % 2012/2008
Tassa di circolazione (bollo)	199	171	+16,4	199	171	+16,4
Assicurazione	1.966	1.488	+32,1	412	278	+48,2
Carburante	2.169	1.761	+23,2	1.213	981	+23,6
Pneumatici	242	201	+20,4	42	34	+23,5
Manutenzione	975	959	+1,7	169	160	+5,6
ESBORSO ANNUO	5.551	4.580	+21,2	2.035	1.624	+25,3
Ammortamento annuo	3.039	2.662	+14,2	573	473	+21,1
TOTALE COSTI	8.590	7.242	+18,6	2.608	2.097	+24,4
INCIDENZA FISCALE SUL TOTALE DEI COSTI				30,4%	29%	-1,4%

Fonte: Elaborazione Econometrica su dati Aci

economici: continuare a girare con un'auto di 4 anni in noleggio – anziché cambiarla con una nuova – non comporta un grande risparmio, perché il canone bisogna comunque pagarlo. Il noleggio a breve, invece, ha ridotto molto gli acquisti (-23% a fine luglio), per non caricarsi di costi rispetto a una domanda domestica debole indotta dalla crisi».

Aniasa, comunque, presenta una situazione molto nebulosa per cui nel medio termine non si intravede ancora una soluzione.

«La crisi continua a mordere pressoché dovunque», commenta il presidente Ghinolfi, «con un calo dei consumi in ogni comparto e, purtroppo, chiusura di attività e dolorose ristrutturazioni, che (dopo

l'industria e il credito) stanno investendo anche il commercio. L'intera filiera dell'automotive è da tempo investita dalla congiuntura a cui si aggiunge l'incredibile e continuo inasprimento della tassazione sul bene auto che non ha pari in Europa. Via via le case produttrici, il sistema dei concessionari, la composita rete dell'assistenza e dei servizi hanno patito e stanno ancora patendo una fase di contrazione senza precedenti del mercato automobilistico, avviato a chiudere l'anno con una quota di 1 milione e 350 mila immatricolazioni, pari a un calo del 20% che si somma al -15% già registrato alla fine del 2011».

E anche il noleggio, dopo un 2011 contrassegnato dal ritorno a indici positivi a tutto campo – ricorda l'associazione – vede rallentare nel primo giro di boa semestrale a causa di un generalizzato calo degli indici di fiducia di aziende e consumatori.

Un aspetto degno di nota è che il settore, pur sottoposto ai crescenti oneri tributari e burocratici che gravano su tutti i comparti produttivi, sta continuando a garantire, anche nella fase più acuta della crisi, una concreta stabilità dei costi, funzionando quindi come "sostegno finanziario" alle aziende, specialmente alle Pmi, in crisi di liquidità e con fidi bancari in calo, nonché vessate dalla stessa Pubblica amministrazione con il cronico e automatico ritardo dei pagamenti.

I dati relativi al primo semestre – spiega Aniasa – evidenziano che il fatturato complessivo del settore tiene (-0,25%) e dovrebbe essere confermato a fine anno il superamento storico dei **5 miliardi di volume d'affari**. La flotta circolante, con **642.000 unità tra auto e furgoni**, conserva la propria dimensione (-0,2%) e sembra essere terminata la flessione rispetto ai livelli 2011 (678 mila veicoli) registratasi nel 1° trimestre. Il comparto del lungo termine nei primi sei mesi dell'anno ha continuato, con quasi **93.000 immatricolazioni** tra vetture e furgoni (-9% rispetto al 2011), a svolgere una funzione di traino del mercato, con un'incidenza di oltre l'11% nel rinnovo del parco auto e determinando conseguenti benefici sul tema dell'ambiente e della



sicurezza.

«L'attuale fase di incertezza», commenta **Pietro Teofilatto**, direttore generale di Aniasa, «ha portato generalmente aziende del settore e imprese clienti a concordare l'allungamento della durata dei contratti di un periodo in media tra i 6 ed i 12 mesi».

Per quanto riguarda i servizi di noleggio a breve termine, nel primo semestre gli indicatori sono stati negativi (-24% immatricolazioni e -7% fatturato), risentendo, in una fase economica tutt'altro che chiara, delle caute politiche aziendali e degli alterni orientamenti dei privati. La richiesta per esigenze business è infatti strettamente collegata alle dinamiche della mobilità aziendale, delle attività commerciali e di assistenza.

«È evidente», puntualizza Teofilatto, «che per ogni ponderata valutazione sull'andamento di questo comparto bisognerà attendere i dati relativi al periodo estivo, che per tradizione è il momento di maggiore richiesta di questi servizi».

Fin qui l'associazione nazionale che rappresenta l'industria dell'autonoleggio, vediamo ora il punto di vista di chi si trova a monte, ovvero i costruttori di autovetture, alle prese in questi mesi con uno scenario da incubo.

«Tutto il settore che ci riguarda», interviene in proposito **Romano Valente**, direttore generale di Unrae, associazione che raggruppa i produttori esteri in Italia e rappresenta circa il 70% del mercato, «mostra una grande sofferenza, compreso tra gli effetti delle due manovre economiche dello scorso anno (Estiva e Salva Italia da 8,7 miliardi di euro solo sul nostro settore) e la pressione fiscale sulle famiglie che ne limita la capacità di spesa. Così, nei primi sei mesi dell'anno, la quota

delle vendite alle famiglie è scesa di un preoccupante 23% nei volumi, ma anche le vendite a società vanno parecchio male, con un calo del 13%. In particolare, le autovetture in noleggio a breve termine calano del 16%, mentre il noleggio a lungo termine resta sui volumi dell'anno scorso perché si sta ampliando l'offerta del leasing e del noleggio stesso».

In questa situazione di difficoltà, due sono i temi più rilevanti: il primo riguarda la variazione dell'Ipt, da fissa a variabile, con lo spostamento di importanti volumi di immatricolato da Roma e Firenze verso le province di Trento e Bolzano che per 5 anni manterranno le vecchie imposte. «Questo», ricorda Valente, «sta determinando danni tangibili per le imposte delle province di Roma e Firenze stimate in 10 milioni di euro per i primi sei mesi del 2012. In particolare, la recente norma introdotta con il DL sugli enti locali, stabilendo che il gettito relativo all'imposta vada nelle competenze della provincia in cui risiede la sede legale della società che immatricula il veicolo, ha costretto Aci e ministero dei Trasporti a modificare le proprie procedure informatiche e amministrative per la stampa delle carte di circolazione, causando notevoli difficoltà e disagi per l'utenza e gli operatori del settore, senza che si comprendesse che le società interessate potevano superare il problema con una semplice operazione anagrafica di trasferimento della sede legale, rendendo di fatto inutile tutto il lavoro svolto. La soluzione che da tempo Unrae sta proponendo è quella di provvedere a una riforma complessiva dell' Ipt allo scopo di rendere più omogenea e uniforme la sua applicazione su tutto il territorio nazionale e soprattutto l'occasione per rivedere la modularità dell'imposta».

AUTO IMMATRICOLATE PER TIPOLOGIA DI CLIENTELA

	gen./giu. 2011	gen./giu. 2012*	Var. %
Enti e società diverse	65.489	47.683	-27,2
Società di noleggio a lungo termine	82.612	82.605	0,0
Società di noleggio a breve termine	88.116	74.138	-15,9
Autoimmatricolazioni	110.814	97.445	-12,1
Totale auto e fuoristrada intestate a società	347.031	301.871	-13,0
Totale autovetture a privati	672.137	516.659	- 23,1
Totale immatricolazioni di autovetture	1.019.168	818.530	-19,7

* dati provvisori

Fonte: Elaborazioni Centro Studi UNRAE

Il secondo problema è rappresentato dalla deducibilità delle auto aziendali, con il quale abbiamo aperto questa discussione, che da tempo anche Unrae denuncia essere lontana dalle politiche europee. Già stata ridotta dalla recente Legge Fornero al 27,5%, con la nuova legge di stabilità rischia di essere ulteriormente abbassata al 20%.

«A questo punto», sottolinea Valente, «Unrae chiede al governo che ascoltino le richieste della filiera avviando tra la miriade di tavoli già aperti, quello indispensabile per rivedere in chiave di semplificazione tutto il sistema della tassazione che pesa sull'auto e che – con la carenza di risorse attuali per sostenere la domanda – almeno si possa portare beneficio a clienti e società attraverso la razionalizzazione delle imposte».

In questo continuo ed estenuante braccio di ferro tra chi opera nella filiera dell'auto e gli organismi dello Stato, a giocare a sfavore del settore delle quattro ruote sono anche i costi medi cresciuti, secondo un'elaborazione di Econometrica su dati Aci, del 18% tra il 2008 e il 2012.

L'analisi calcola in **5.551 euro il costo per una vettura media a benzina** che percorra 15.000 km all'anno. La cifra – evidenzia Econometrica – tiene conto delle sole spese che si sostengono nel

corso dell'anno e non considera l'ammortamento del costo del mezzo. Tenendo conto anche di questo elemento, la spesa complessiva sale a 8.590 euro.

«La spesa per l'auto», commenta il presidente di Econometrica, **Gian Primo Quagliano**, «ha dunque raggiunto un livello veramente elevato dovuto anche al fatto che durante la crisi economica iniziata nel 2008 e, come è ben noto, ancora in corso, tutte le voci di spesa per l'auto hanno subito una forte lievitazione. Il costo totale comprensivo di ammortamento è infatti aumentato del 18,6%, mentre il complesso dei costi che danno luogo a esborsi nel corso di un anno è aumentato del 21,2%».

Le voci che hanno subito gli **incrementi più elevati** sono quelle relative all'assicurazione (+32,1%) e al carburante (+23,2%). Crescite notevoli si sono però registrate anche per i pneumatici +20,4%, mentre decisamente più contenuto è l'aumento del costo per la manutenzione (+1,7%).

«Questi dati», conclude Quagliano, «sono stati elaborati da Econometrica sulla base delle pubblicazioni ufficiali dell'Acì sui costi di esercizio delle auto e si riferiscono, non alla spesa per una particolare vettura, ma alla spesa media per le auto a benzina con cilindrata compresa tra 1.001 cc e 1.500 cc. Interessante è constatare che una parte importante dell'onere per l'automobilista va al fisco. Per l'esattezza, nel 2012 imposte e tasse assorbono 2.608 euro all'anno, pari al 30,4% del costo complessivo. Nel 2008 l'incidenza fiscale corrispondente era del 29%».

ITALIA PENALIZZATA SU TUTTI I FRONTI

	Periodo ammortamento	Quota deducibile	Tetto massimo ammortamento	Detraibilità IVA
ITALIA	4 anni	27,5%	18.076 €	40%
UE	2 anni	100%	no limit	100%

Fonte: UNRAE



Autore dell'articolo:

Pierluigi Bonora