

espansione

L'ESSENZA DELLE COSE

COVER STORY

NON COMPRAMI GUIDAMI

L'automobile ci costa come minimo 3.000 euro all'anno. Anche se non la usiamo. Ma vivere (e guidare) senza avere la macchina si può. E a volte conviene: dal carsharing al carpooling, passando per il noleggio. Una guida per l'automobilista senz'auto

LA CLASSIFICA
DELLE
BUSINESS
SCHOOL





FLOTTE AZIENDALI FINE DELLA CORSA

La stretta fiscale mette a dura prova il noleggio a lungo termine. Eppure 65 mila imprese e 2.400 enti pubblici si muovono così

di **PIERLUIGI BONORA**

Quella che sta investendo il settore dell'auto è una crisi a tutto tondo. Nessuno ne resta escluso, compreso il comparto del noleggio, fino al 2011 "isola felice" in un mare già burrascoso. La fiscalità italiana, divenuta ormai insostenibile, e la congiuntura economica hanno bloccato la crescita del settore i cui indici, in questi mesi del 2012, si sono trasformati in negativi. E la situazione è destinata a peggiorare a causa della stretta fiscale prevista per l'auto nel Ddl Lavoro che preleva una parte delle risorse necessarie per la riforma del lavoro proprio dall'auto aziendale, prevedendo minore possibilità di deduzione per i veicoli assegnati ai dipendenti (dal 90 al 70%) sia per quelli a disposizione di imprese e professionisti (dal 40 al 27,5%).

Il gettito previsto dal Tesoro, grazie alla minore deducibilità dei costi dell'auto aziendale, è di 801 milioni per il 2013, di 1.057 milioni per il 2014 e di 1.057 per il 2015. Il provvedimento rischia però di frenare un settore che negli ultimi anni ha sostenuto il mercato dell'auto e il suo indotto, facendosi promotore di correttezza fiscale (tutte le spese connesse al noleggio

sono fiscalmente tracciabili). Una misura che come spiega Paolo Ghinolfi (*vedi a pag 26*), presidente di Confindustria Aniasa, impatta negativamente non solo sul mercato dell'auto aziendale, ma danneggia le 65mila aziende che ogni giorno utilizzano l'automobile per le proprie attività, e che già oggi sopportano costi superiori (i trasporti rappresentano il 6-8% dei costi complessivi aziendali) rispetto ai propri competitor internazionali. E così, dopo due anni contrassegnati da indici negativi (2009 e 2010) e un 2011 all'insegna della ripresa, i dati relativi al primo trimestre dell'anno secondo Aniasa testimoniano come «si sia interrotta la crescita del settore che evidenzia fatturato (-0,3%) e flotta circolante (-0,2%) in leggero calo, ma soprattutto circa 18mila immatricolazioni in meno rispetto allo stesso periodo del 2011». In attesa di un migliore scenario economico, la clientela aziendale (oltre 65 mila aziende e 2.400 Pa) sta ritornando a chiedere una proroga dei contratti, allungando il periodo di permanenza in flotta dei veicoli e producendo una contrazione della domanda.

Ghinolfi, a proposito, insiste nell'evidenziare l'importanza del settore per l'economia del Paese: «Lo scorso anno il giro d'affari aveva superato i 5 miliardi di euro (+2,2% sul 2010); le immatricolazioni che, a differenza di un mercato dell'auto in forte perdita, erano cresciute del 12,3% (passando da 269mila a

302mila) e si era registrato un aumento generalizzato della flotta circolante (+2,4%)».

Nel libro nero di Confindustria Aniasa sono elencati i diversi fattori che, negli ultimi mesi, sono intervenuti a penalizzare il settore dell'automotive, del noleggio e della clientela aziendale che ne fruisce: dall'aumento dell'imposta di trascrizione (per Ipt previsti maggiori costi per il noleggio di circa 70 milioni) dello scorso luglio, al superbollo, passando per gli aumenti incontrollati delle assicurazioni e dei carburanti; senza dimenticare che queste misure impattano su aziende già alle prese con una crisi senza precedenti, con il ritardato pagamento delle PA e con la stretta creditizia che toglie il respiro a numerosi imprenditori. Tutti questi fattori, insieme all'incertezza degli scenari economici influenzeranno anche la domanda di noleggio nel 2012, sia a lungo che a breve termine.

Come rileva il Centro studi auto aziendali, diretto da Gian Primo Quagliano, «dal 1991 al 2011 il prezzo su strada di un'auto media a benzina è aumentato del 98,9%, mentre il livello medio dei prezzi al consumo è salito del 70,5%. Aumenti superiori a quelli dell'inflazione si sono registrati in quasi tutte le voci di spesa. In alcuni casi la crescita in misura superiore al tasso di inflazione trova giustificazioni, in altri casi no». Il confronto tra quanto costa acquistare e utilizzare un'auto oggi e quanto costava nel 1991 è stato fatto facendo riferimento ai dati ufficiali relativi ai costi di esercizio degli autoveicoli pubblicati dall'AcI. Il confronto considera la media dei prezzi e dei costi di esercizio delle autovetture a benzina con cilindrata compresa tra 1.001 e 1.500 cc. Per i costi di esercizio si è considerata una percorrenza media annua di 15.000 chilometri. Intanto, sul fronte delle immatricolazioni, Confindustria Aniasa stima che il settore dovrebbe a fine anno vedere aumentare la propria incidenza sul mercato nazionale (dal 16 al 18%), grazie alla maggior permanenza in flotta dei veicoli, registrando al contempo una riduzione delle nuove auto immesse in flotta vicina al 10%, passando dalle 280mila immatricolazioni del 2011 a circa 255mila.

Altro freno per lo sviluppo del settore, un vero muro di gomma per Confindustria Aniasa, è il tema della detraibilità Iva dei costi di noleggio per le aziende clienti, ferma al 40%, rispetto al 100% del resto d'Europa e, al contempo, la possibilità di deduzione dei costi è ben al di sotto del-

la media sempre dell'Unione. Le piccole e medie imprese avrebbero bisogno di politiche di sostegno forti, che le aiutino a concentrarsi sul proprio business. La scelta del noleggio a lungo termine, nella gestione della mobilità, può rappresentare una soluzione ideale per questo genere di target. Ne è convinto Carlo Basadonna, direttore generale Arval Sme Solutions, la divisione Arval (Bnp Paribas) che si occupa dell'offerta del noleggio a lungo termine di veicoli a piccole e medie imprese, professionisti e partite Iva. «Grazie al noleggio a lungo termine», dice Basadonna, «questo specifico target, che è più vicino alle logiche consumer che a quelle aziendali, e che spesso utilizza l'auto per la propria attività lavorativa, potrà concentrare i capitali per la crescita del business, senza doverne immobilizzare altri per l'auto e dover pensare a nulla legato alla sua gestione, sicuro che la sua mobilità sarà sempre garantita e al riparo da ogni imprevisto». E se il settore del noleggio è stato contagiato dall'andamento negativo e in peggioramento del mercato automobilistico, Pier Luigi del Viscovo, direttore del Centro Studi Fleet&Mobility, mette il dito nella piaga: «Nel 2012 le case guardano con apprensione alla domanda fleet, perché il mercato retail è in grande sofferenza e, dunque, le vendite alle aziende valgono oro, pur con i margini esigui che generano». Come a dire che le flotte sono il salvagente dell'auto; un salvagente, però, che si sta sgonfiando.

È IN FRENATA ANCHE IL RENT-A-CAR

I dati relativi ai primi tre mesi dell'anno confermano l'andamento non positivo già evidenziato nell'ultimo trimestre 2011. Il giro d'affari del settore cala dell'8% rispetto allo stesso trimestre del 2011 e il comparto mostra, in generale, tutti indici negativi. La minor richiesta di noleggio ha spinto gli operatori del rent-a-car a immatricolare quasi 17mila veicoli in meno del primo trimestre 2011, che si sono aggiunti a quelli già a disposizione presso le stazioni di noleggio, contribuendo a generare una flotta media di 85.533 veicoli. Il sensibile calo delle immatricolazioni (-39%) è dovuto alle previsioni di minore domanda in questo primo trimestre elaborate dagli operatori, oltre alla scelta sempre più frequente di rivolgersi alle aziende "cugine" del lungo termine per acquisire le auto in flotta, in-

vece che acquistarle. La top ten delle auto più utilizzate da operatori e clienti del rent-a-car conferma e rende ancora più evidente il rapporto privilegiato dell'offerta del Gruppo Fiat con il settore: sono ben 7 i modelli del costruttore nazionale presenti nelle prime 10 posizioni che evidenziano trend differenti. Se, infatti, Fiat Grande Punto (12.963 unità vendute nel 2011 contro le 14.341 nel 2010), 500 (9.554 contro 11.639 del 2010) Panda (8.589 contro

14.460 del 2010) e Musa (3.448 contro 5.236 del 2010) mostrano una flessione rispetto al 2010, i modelli che guidano l'ascesa del gruppo torinese sono l'Alfa Romeo Giulietta (da 726 a 3.459 vendute nel 2011) e la Lancia Delta (da 1.968 a 3.374). Ford Fiesta resta stabile al 5° posto di questa particolare classifica ed è l'unico modello targato Ford che resiste tra le auto più noleggiate. Chiudono la graduatoria Opel Astra (3.183 vetture) e Citroen C3 (2.752). 

TROPPO FISCO

Più forte della crisi? Sì, ma solo fino a un certo punto. Dopo aver chiuso il 2011 all'insegna della crescita, in controtendenza rispetto alla contrazione del mercato dell'auto nel suo complesso, nei primi mesi del 2012 anche il noleggio dei veicoli ha finito per pagare dazio allo stato d'incertezza che attanaglia l'economia. Risultato: flotta circolante e fatturato in leggero calo (-0,2 e -0,3%), e immatricolazioni in picchiata di oltre il 20%. Colpa della congiuntura, certo, ma anche di un quadro fiscale che rimane il più penalizzante d'Europa, che le norme del Ddl Lavoro rischiano di rendere più gravoso. «I servizi di noleggio possiedono una spiccata anticiclicità, che ci permette di attraversare le crisi con meno traumi rispetto ad altri», spiega Paolo Ghinolfi, presidente di Aniasa, l'associazione che nell'ambito di Confindustria raccoglie le società di noleggio a lungo e breve termine. «Tuttavia, una stretta fiscale come quella che si è abbattuta sull'automotive non poteva non avere impatti anche sulla locazione veicoli: come l'aumento dell'Ipt, che per le imprese di noleggio si tradurrà in maggiori costi per 70 milioni, o al superbollo per le vetture di grossa cilindrata. Per non parlare delle impennate, ormai fuori controllo, delle tariffe assicurative e dei prezzi del carburante».

Una situazione che porta oggi Aniasa a prevedere per fine anno 255mila nuove immatricolazioni, contro le 280mila del 2011. Stime che potrebbero essere riviste al ribasso in virtù di quanto previsto dal Ddl all'esame del Senato, che, per re-



perire parte delle risorse necessarie alla riforma del lavoro, abbatte la deducibilità dei costi relativi alle auto aziendali, già inferiore alla media Ue. «Da troppo tempo», dice Ghinolfi, «in tema di fiscalità paghiamo una situazione di disallineamento rispetto all'Europa, dove la deducibilità dei costi, così come la detraibilità dell'Iva, è quasi sempre al 100%. E ora, il nuovo Ddl minaccia di assestare un duro colpo a un settore che garantisce la mobilità quotidiana di 65mila aziende e 2.400 PA, e che ogni anno stipula 5 milioni di contratti di noleggio a breve termine, in gran parte destinati a viaggiatori stranieri, assicurando un contributo alla filiera del turismo. Insomma, affossando la locazione veicoli si rischia davvero di tagliare le gambe all'economia del Paese. Bisogna farlo presente con chiarezza a chi ha responsabilità di governo e di indirizzo politico, nell'ambito di un confronto più aperto e costruttivo di quanto avvenuto nel recente passato».

Marco De Rosa 