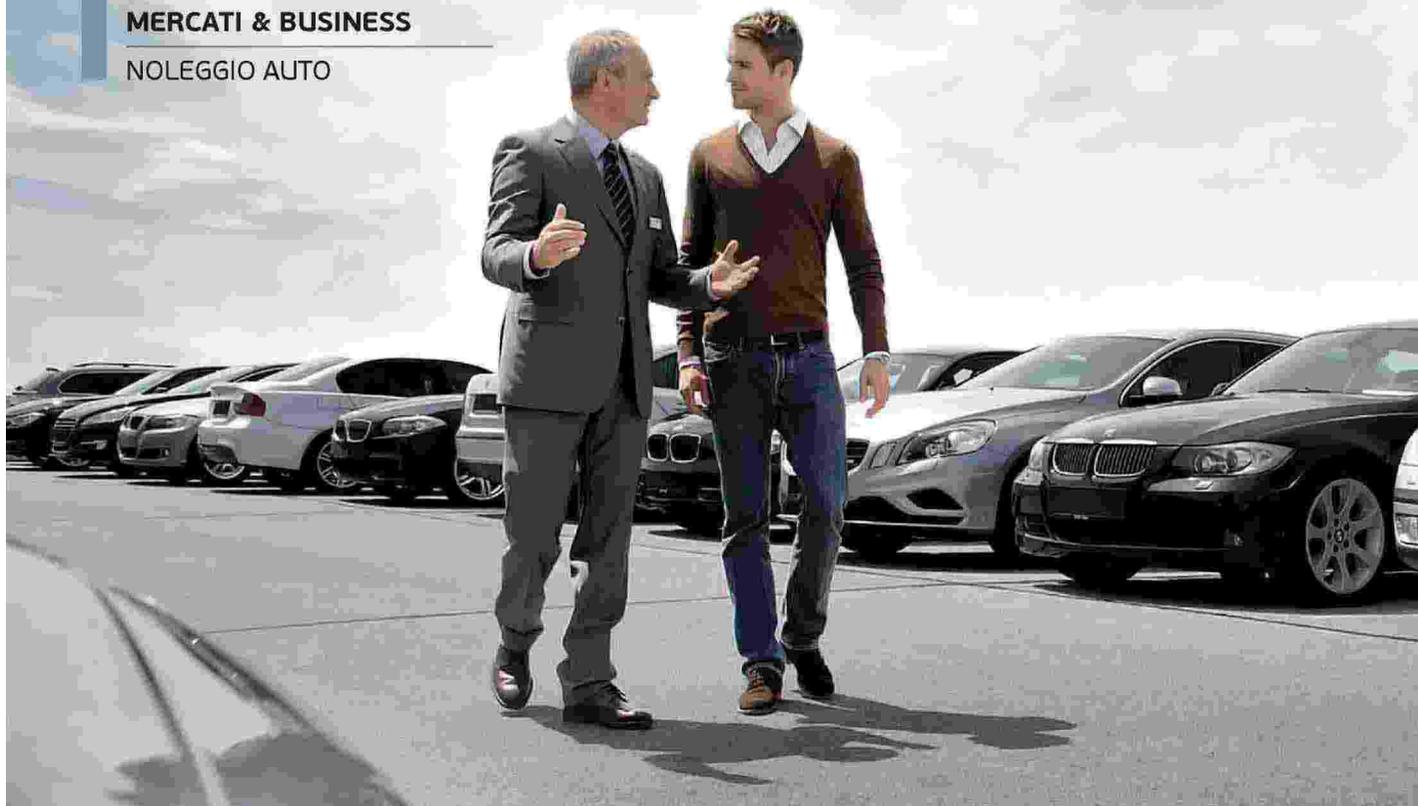


MERCATI & BUSINESS

NOLEGGIO AUTO



Le flotte aziendali riprendono il largo

Il 2014 si è chiuso con un'impennata del 15% delle immatricolazioni per il noleggio. E a gennaio di quest'anno si è registrato addirittura un +52%. Ma c'è anche qualche ombra, come il problema dei furti, un fisco punitivo e una burocrazia eccessiva

GIAN MARIA DE FRANCESCO

Il 2014 è stato un anno positivo per il noleggio e anche il 2015 promette bene. Ma continuano a pesare molte incognite sul settore delle flotte: da un carico fiscale che scoraggia un'ulteriore espansione del comparto a vantaggio dei competitor esteri a un accanimento burocratico senza precedenti. A questi fattori che per l'Italia rappresentano una patologia cronica si è aggiunto un disguido (più o meno temporaneo) che offusca ancor di più l'immagine del paese: la carenza di targhe che ha costretto numerose immatricolazioni a essere rinviate.

Bilancio e outlook positivi

L'analisi non può prescindere dall'esame del dato complessivo. Nel 2014, dopo sei anni consecutivi di contrazioni, in cui il mercato ha ceduto il 48% dei suoi volumi, è stato appena archiviato un anno in crescita del 4,2% a 1,36 milioni di vetture immatricolate. Per l'inversione di tendenza è stato determinante il settore del noleggio. «L'aumento delle immatricolazioni per il noleggio, sia a breve sia a lungo termine, è stato del 15% a 271mila veicoli. Nonostante l'incertezza che caratterizza il mercato, si è an-

che registrato un aumento di fatturato del comparto pari all'1,4% a 5,2 miliardi», spiega **Pietro Teofilatto**, direttore noleggio a lungo termine di Aniasa, l'associazione di categoria. «Il lungo termine», aggiunge, «ha chiuso il 2014 con un aumento delle immatricolazioni del 23%: +21% per le vetture a 160mila unità e addirittura +50% per i veicoli commerciali a 28mila. L'incidenza sul mercato nazionale è arrivata al 12% circa: oltre un'auto su 10 è stata immatricolata a lungo termine per aziende, professionisti e pubbliche amministrazioni».



veicoli per la futura stagione turistica da parte del noleggio a breve termine, ma anche nella prosecuzione del rinnovamento delle flotte a lungo termine, oggetto negli anni scorsi di proroghe contrattuali. «Speriamo di essere arrivati alla fine del tunnel con il mantenimento del portafoglio», conclude Teofilatto osservando che le flotte nel 2014 si sono attestate a 538mila (418mila vetture e 120mila veicoli commerciali) ritornando ai livelli pre-crisi. Una conferma proviene dall'indicatore del clima di fiducia degli operatori del settore dell'auto (elaborato dal Centro Studi Promotor) che ha registrato a gennaio una crescita su dicem-

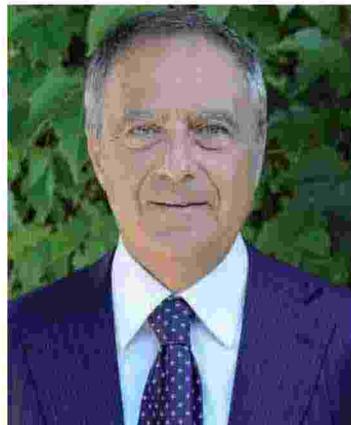
Il fatturato è salito dell'1,4% a 5,2 miliardi

Il presidente del Centro Studi Promotor (Csp), **Gian Primo Quagliano**, guarda già avanti. «A gennaio 2015 è stato registrato un incremento delle immatricolazioni del 10,9%», afferma sostenendo che «sembrano essere maturate le condizioni perché l'economia possa ripartire e, di conseguenza, anche il mercato dell'auto». Le previsioni per il 2015 (+3% secondo l'Unrae, l'associazione che riunisce le case automobilistiche estere presenti in Italia) potrebbero essere riviste al rialzo. «Il calo dei prezzi dei carburanti, la svalutazione dell'euro nei confronti del dollaro e le iniziative della Banca centrale europea che contribuiscono a tenere bassi i tassi di interesse, sono precondizioni per un rilancio dell'economia», aggiunge Quagliano, precisando che, «anche il mercato delle flotte aziendali potrebbe evolvere secondo uno scenario migliore rispetto alle previsioni». Secondo Teofilatto, la crescita del comparto del noleggio dovrebbe vedere un incremento delle immatricolazioni compreso tra

il 6 e l'8% nel 2015, a meno che i dati di gennaio non si ripetano nei prossimi mesi. Nel primo mese dell'anno il ruolo del mattatore l'ha giocato proprio il noleggio, che è aumentato addirittura del 54,2%, oltre 10mila immatricolazioni di nuove vetture in più. «Ancora stiamo analizzando 27mila immatricolazioni contro le 12-15mila cui eravamo abituati. Non solo: «Prima di Pasqua 120mila veicoli dovranno essere dislocati in 1.600 punti noleggio, soprattutto aeroporti e località turistiche», confidando in una veloce ripartenza dell'acquisizione di



IL MANAGER DELLE FLOTTE
Fabrizio Ruggiero, presidente di Aniasa, l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici, che rappresenta oltre il 95% del settore



IL FUTURO PROMETTE BENE
Secondo Pietro Teofilatto, direttore noleggio a lungo termine di Aniasa, il comparto dovrebbe vedere un incremento delle immatricolazioni nel 2015 tra il 6 e l'8%

MERCATI & BUSINESS

NOLEGGIO AUTO

NOLEGGIO VEICOLI NEL 2014

	2014	2013	2012	Var. 2014/2013
Fatturato (mln €)	5.200	5.129	4.950	+1,4%
Flotta	676.000	667.656	667.960	+1,3%
Lungo termine	538.000	529.839	526.822	+1,5%
Breve termine	138.000	137.817	141.138	0
Immatricolazioni <small>(*) auto e commerciali</small>	271.000	234.712	256.418	+15,4%
Lungo termine	188.000	152.425	164.791	+23%
Breve termine	83.000	82.287	86.247	+1%

Stime

Fonte: Aniasa

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2014

	2014	2013	Var. 2014/2013
Immatricolazioni	189.600	152.400	+24,5%
Vetture	160.000	132.200	+21%
Commerciali	28.000	18.600	+50%
Altro	1.600	1.600	-
Flotta	538.000	530.000	1,5%
Vetture	418.000	411.000	+1,7%
Commerciali	120.000	117.000	+2,5%
Altro	1.500	1.500	-

Stime

Fonte: Aniasa

bre di quasi cinque punti portandosi a quota 44,10, un livello non toccato dal 2009.

Per Csp e Anfia (l'associazione della filiera automotive) lo scenario dell'economia italiana sta cambiando con ricadute positive sul mercato dell'auto. Di grande rilevanza la riduzione del tasso di disoccupazione che, secondo l'Istat, è sceso tra novembre e dicembre dal 13,3 al 12,9%, lasciando presagire ricadute positive sui consumi.

L'evoluzione del mercato

La formula preferita resta sempre il contratto di noleggio con durata 36+12 mesi, mentre la percorrenza media è scesa poco sotto i 30mila chilometri annui a quota 29.800, soprattutto a causa del caro carburante. Di conseguenza sono diminuite anche le emissioni, passate nell'arco di pochi anni da una media di 140 grammi di CO₂ per chilometro a una media di 128 grammi nel 2014. Un trend legato al fatto che le vetture di seg-



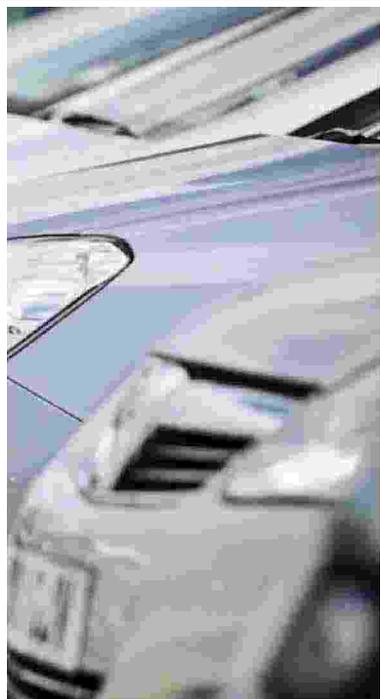
mento B e C ormai rappresentano oltre il 50% del parco macchine. «Si scelgono veicoli dai costi ridotti, non per niente le Fiat e le Volkswagen sono le più richieste», argomenta Teofilatto. I primi quattro posti della top ten italiana sono occupati dalle superstar del Lingotto: Panda, 500L, 500 e Punto, mentre la casa di Wolfsburg piazza la Golf al quinto e la Passat al decimo. Si conferma, inoltre, il successo della Bmw Serie 3 e dell'Audi A4.

Ma chi sono i clienti? «Il portafoglio aziendale è vicino a quota 65mila unità, poi ci sono 2.600 pubbliche amministrazioni e più di 7mila persone fisiche che hanno preferito il lungo termine per la seconda auto o per

altre esigenze», evidenzia il direttore generale Aniasa. Al Sud il noleggio a lungo termine conviene visti gli elevati costi dell'Rc Auto, soprattutto per i neopatentati. Il notevole risparmio consente di sostenere anche i canoni più elevati praticati generalmente alle persone fisiche.

Il futuro del noleggio è il car sharing aziendale, una nuova offerta rivolta alla clientela business. «Il gruppo Barilla», racconta Teofilatto, «sposta i dipendenti nei viaggi di lavoro con una soluzione intermodale che, oltre al treno o all'aereo, comprenda pure un'auto da utilizzare come servizio supplementare per la mobilità».

Una maggiore diffusione del noleggio passa anche attraverso il superamento di alcune criticità legate a furti, sinistri e contravvenzioni. «Gli incidenti e i furti sono una piaga pesante per il lungo termine perché costano oltre 300 milioni all'anno», spiega il direttore generale ricordando che nel 2013 circa 270 milioni sono stati relativi ai sinistri e oltre 35 ai furti. «Le imprese di noleggio», prosegue, «stanno spingendo per aumentare nei clienti la consapevolezza nell'uso del veicolo». Di qui la sempre maggiore diffusione della telematica applicata alle flotte aziendali: le installazioni di dispositivi tipo black box per monitorare costantemente lo stato del veicolo è passata dalle 22mila unità del 2012 alle 80mila dell'anno scorso.



La minore deducibilità spinge a preferire l'acquisto dell'usato

ato comportamenti elusivi, hanno ritardato lo svecchiamento del parco macchine perché spesso si acquista di seconda mano e hanno perso altro gettito perché il professionista magari si rivolge a un carrozziere o a un meccanico che fa le riparazioni in nero mentre noi fatturiamo tutto», osserva con amarezza Ruggiero che auspica un ritorno allo status quo ante. «Con una deducibilità al 40% si perde momentaneamente gettito, ma si potrebbero immatricolare 40mila auto in più», con ovvi benefici per le entrate fiscali. Insomma, più che uno strumento di lavoro, oggi la politica vede l'auto aziendale come un lusso e lo tassa di conseguenza, penalizzando la competitività dell'intero sistema-Italia.

Complicazioni burocratiche

Nell'ultimo trimestre del 2014 e nelle prime settimane di gennaio si è verificata una totale carenza di distribuzione delle targhe automobilistiche presso gli uffici della Motorizzazione civile, soprattutto nelle sedi dei più importanti centri di immatricolazioni per il settore del noleggio: Milano, Torino, Firenze e Trento. I ritardi di produzione del Poligrafico hanno comportato riflessi negativi sull'operatività di tutta la filiera, causando ritardi nella consegna dei veicoli con maggiori costi complessivi per sopperire alla situazione di impasse. «Il grido d'allarme sembra essere stato ascoltato», commenta Ruggiero, «ma ci auguriamo che banalità di questo tipo non blocchino il mercato perché le aziende di noleggio immatricolano le vetture nei soliti posti e quindi le Motorizzazioni possono regolarsi di conseguenza». Il rischio reale, infatti, è spingere le multinazionali del comparto a trovare soluzio-

ni all'estero, spostando poi le auto nel paese al quale sono destinate. «Questo causerebbe una grave perdita di gettito», rimarca.

Il settore del noleggio deve confrontarsi con un problema molto più grande: il comma 4-bis dell'articolo 94 del nuovo Codice della strada, varato nel 2010 ma operativo da novembre. In pratica, c'è l'obbligo di comunicare alla Motorizzazione i nominativi di coloro che utilizzano un veicolo per più di 30 giorni senza esserne proprietari. La notifica va inviata entro 30 giorni dall'inizio della situazione da comunicare. «La norma è nata per combattere le intestazioni fittizie di autoveicoli a scopo di evadere le imposte, ma il ministero degli Interni è già in grado di contrastare il fenomeno con gli strumenti di cui già dispone», ribatte Ruggiero.

Le società di noleggio sono obbligate all'annotazione sul libretto del conducente non proprietario ma, oltre alle difficoltà tecniche, si prospetta una stangata. «Lo Stato vuole informazioni sulle intestazioni? Ci dica in quale formato e noi gliele forniamo, ma chiedere 9 euro di diritti per inserire un'informazione nel sistema è francamente esagerato: c'è il rischio di bloccare il settore». Fra l'immatricolazione del veicolo e la consegna al cliente finale che non sempre è noto a priori, inoltre, intercorrono spesso più di 30 giorni, circostanza che espone le imprese a sanzioni. «L'articolo è lungo sei righe, le norme attuative portano via 70 pagine e i chiarimenti altre 100. C'è qualcosa che non funziona: se si parla di semplificazione, non possono essere necessarie oltre 150 pagine per spiegare un provvedimento. Ecco perché abbiamo presentato ricorso d'urgenza al Tar del Lazio con udienza il 28 maggio», conclude Ruggiero. Anche in questo caso, infatti, a beneficiarne potrebbe essere la concorrenza estera. I veicoli con targhe straniere non sono soggetti a quest'obbligo: le multinazionali, persistendo questa situazione, avranno gioco facile a immatricolare in un altro Stato Ue e a portare poi il veicolo in Italia, con buona pace del fisco. ▶

Il rebus fiscale

Ma il vero ostacolo che impedisce al noleggio di imporsi come soluzione standard per le esigenze della mobilità business è la fiscalità. La percentuale di deduzione dei costi di acquisto è stata ridotta con la legge di Stabilità 2013 al 20% dopo che la riforma Fornero sul lavoro l'aveva abbassata al 27,5 dal 40%. L'importo massimo deducibile a fronte di una soglia massima di costo fiscale di 18.075,99 euro è pertanto di soli 3.615,2 euro. Non c'è paragone con paesi come Germania e Spagna dove la deducibilità è illimitata e anche l'Iva si può detrarre al 100%, mentre in Italia la soglia è del 40%. «Si può aumentare la tassazione perché si sostiene il principio che coloro che accedono a determinati consumi debbano pagare di più in ragione della loro capacità di spesa», rimarca con amarezza il presidente Aniasa, **Fabrizio Ruggiero** aggiungendo che «non si può pretendere che queste politiche determinino un aumento del gettito: lo si è visto negli anni passati con il superbollo».

La minore deducibilità dei costi del noleggio, inoltre, induce aziende e professionisti a preferire l'acquisto, magari anche di un'auto usata. Il rimborso chilometrico (chilometro per tariffa Aci) da erogare ai dipendenti in caso di trasferte effettuate con le vetture personali è molto più conveniente: il percettore non viene tassato e per il costo sostenuto dall'impresa c'è la piena deducibilità Ires o Irpef. «Hanno cre-

