

Il car sharing trascina le flotte

Numeri in ripresa per le auto aziendali. Ma restano gli scogli di sempre, a cominciare dalla burocrazia e dalla tassazione più pesante rispetto al resto d'Europa

PIERLUIGI BONORA

Nello scenario di grande stallo nel quale si dibatte, da anni, il mercato automobilistico italiano, risaltano i dati maturati in questo 2014 dal settore del noleggio, con tutti i principali indicatori che portano il segno positivo. Numeri che potrebbero facilmente indurre a vedere un settore quasi in linea con il periodo precedente l'inizio della crisi, quando nel 2005-2007 i volumi di immatricolazioni di vetture a noleggio arrivavano a 300 mila unità l'anno. La stima del consuntivo per fine 2014 indica comunque circa 260.000 immatricolazioni, ovvero il 15%-20% in meno rispetto al periodo delle vacche grasse. Il noleggio a lungo termine è in termini di volumi il comparto che sta tirando maggiormente. Non solo per il rinnovo dei veicoli in flotta da parte delle imprese, ma anche per un nuovo interesse da parte delle piccole aziende e dei professionisti. A ciò si sono poi aggiunte le esigenze collegate temporalmente alla ormai trascorsa stagione estiva da parte delle aziende di noleggio a breve termine, senza dimenticare le immatricolazioni derivanti dalla domanda crescente del "car sharing" nelle grandi città. Proprio questi due ultimi particolari segnalano la crescita di un graduale interesse per il noleggio da parte dei privati. Ecco allora il settore, nel suo complesso, proiettarsi verso nuovi scenari contrassegnati da una domanda di mobilità sempre più integrata e flessibile. Le immatricolazioni del noleggio a lungo termine confermano, così, il buon andamento del comparto, con un aumento del 22,4% per le autovetture e ben del 40,7% per i veicoli commerciali. Questo segmento negli ultimi anni aveva risentito particolarmente della negativa fase congiunturale ed è stato caratterizzato fino all'anno scorso da un considerevole aumento della durata contrattuale media, arrivata in pochi anni da 50 a ben 58 mesi. L'apporto positivo sul

mercato da parte del noleggio a lungo termine è ancora più evidente dall'andamento degli ordini, volumi che confermano una sostenuta ripresa del settore e una prospettiva di buon andamento anche per il 2015. «L'aumento delle immatricolazioni» interviene **Fabrizio Ruggiero**, presidente di Aniasa, l'associazione delle imprese che operano nel settore del noleggio «porterà a un deciso e benefico rinnovamento della flotta, riducendone considerevolmente l'anzianità media, considerando che nel 2013 il 34% dei contratti aveva una durata inferiore a 36 mesi». Il noleggio torna così a immettere nel parco circolante nazionale, veicoli nuovi più efficienti ed ecologici, di dimensioni e cilindrata contenute. E, pertanto, anche il livello di emissioni si riduce sensibilmente e continuamente, arrivando (il dato riguarda il primo semestre dell'anno) di pari passo con l'evoluzione motoristica promossa dalle case auto, a quota 130 grammi per chilometro di emissioni di anidride carbonica. Nelle sole imprese associate ad Aniasa, intanto, è ritornato a oltre 2.700 il numero di lavoratori diretti. E in questo perdurante momento di scarsità di domanda lavorativa non è poco. Ma c'è un rovescio della medaglia: la valenza del noleggio come promotore di vantaggi economici, di riduzione delle emissioni e, non ultimo di correttezza fiscale, non è tuttavia ancora considerata a livello istituzionale. Oltre alla tassazione si



aggiunge, purtroppo, il peso della burocrazia, spesso fautrice solo di inutili costi per la collettività. È il caso della normativa sulla registrazione dell'uso dell'auto aziendale, in vigore dal 3 novembre, che stabilisce complessi adempimenti per le aziende (rinviabili soprattutto in tempi di crisi), superando le tanto declamate esigenze di semplificazione e continuando a considerare l'automobile, e chi la utilizza, come i migliori strumenti per aumentare le entrate delle Pubbliche amministrazioni.

«Rivedere la fiscalità sull'auto aziendale colmando il gap che separa l'Italia dall'Europa e riduce la competitività delle aziende italiane rispetto ai competitor continentali». Ecco, in sintesi, il commento di **Pietro Teofilatto**, direttore di Aniasa, alla proposta di legge di **Daniele Capezzone**, presidente della commissione Finanze della Camera, uno dei pochissimi politici a essersi preso a cuore il problema della crisi che attanaglia il settore, che mira attraverso l'abolizione triennale del bollo (a 5 anni in caso di vetture "verdi", cioè ibride, a gas o elettriche) e al contestuale innalzamento al 40% delle deducibilità per le auto aziendali, di dare un primo vitale ossigeno al comparto.

«Tutte le manovre fiscali degli ultimi 36 mesi hanno finito per aumentare la tassazione sull'auto, frenando il mercato automotive e del noleggio veicoli e raggiungendo, peraltro, risultati di gettito opposti agli obiettivi iniziali», il punto di Teofilatto a Capezzone. Il presidente Ruggiero ha quindi aggiunto, nella stessa sede, che il "Pacchetto Auto" portato avanti dalla Commissione Finanze della Camera, «costituisce il primo intervento lungimirante e in controtendenza, in grado di rilanciare l'economia, supportare i consumi di imprese e cittadini e contestualmente di rimpinguare le casse dello Stato». Il mercato dell'auto aziendale, nonostante il buon momento, in Italia è oggi fortemente sottodimensionato a causa di un trattamento fiscale penalizzante rispetto agli altri Paesi europei: nel 2013, in Italia, la deducibilità dei costi auto è stata ridotta in pochi mesi dal 90% al 70% per le vetture in pool; dal 40% al 20% per quelle in uso promiscuo (dalla "Legge Fornero" prima e dalla "Legge di Stabilità 2013" poi): in ambito Ue arriva invece fino al 100%.

A Capezzone, Aniasa ha proposto il ripristino della normativa sulla fiscalità dell'auto aziendale ante-Fornero (riportando la deducibilità dal 20% al 40% e dal 70% al 90%). Secondo le stime elaborate dall'Associazione, infatti, tale intervento in favore delle aziende italiane produrrebbe uno dei seguenti possibili due scenari: il primo,

"prudenziale", con 20.000 immatricolazioni in più per il solo settore del noleggio, e un secondo, positivo, con ben 47.000 nuove vetture in più. In entrambi i casi, tale crescita delle immatricolazioni produrrebbe un beneficio per l'Erario netto addizionale (già scontato dalle minori entrate dovute alla maggiore deducibilità) rispettivamente di 45 milioni (per le 20mila immatricolazioni) e 107 milioni di euro (per le 47.000). Senza contare che un allineamento ai parametri europei, sempre presi negli ultimi anni come paradigma assoluto di riferimento per la nostra economia, garantirebbe maggiore competitività alle aziende italiane, libererebbe risorse per investimenti, dando ossigeno anche al mercato dell'auto con vetture più giovani, ecologiche e sicure. Non bisogna dimenticare, in proposito, che il settore del noleggio veicoli è oggi uno dei principali contribuenti nazionali con oltre 2 miliardi di euro annui. «Le auto aziendali» dice **Romano Valente**, direttore generale di Unrae, l'unione dei costruttori di auto esteri presenti in Italia «hanno storicamente rappresentato volumi non trascurabili del nostro mercato (oltre 300.000 unità negli anni pre-crisi), mentre la quota riflette il mix effect del calo delle vendite e della quota privati, mostrando quindi un incremento della propria penetrazione negli ultimi anni attorno al 18%. Il calo importante delle immatricolazioni, a doppia cifra (-17%), avviene nel 2012 per effetto delle manovre fiscali della fine del 2011 che portano definitivamente l'auto aziendale italiana lontano da quanto mediamente praticato in Europa. Il lieve miglioramento che leggiamo quest'anno (+4,2%) è realisticamente legato al ritardato rinnovo di una parte del parco per minimizzare l'impatto dei costi. In assenza di interventi strutturali di riduzione della pressione fiscale sulle imprese, non appare realisticamente prevedibile un sensibile miglioramento della tendenza, anzi potremmo anche assistere a una migrazione delle



immatricolazioni verso politiche di noleggio a lungo termine, o peggio, politiche che ritornino all'uso della vettura personale con rimborso chilometrico». **Grégoire Chové**, direttore generale di Arval Italia, non si limita a prevedere una crescita, a fine 2014, del 5% del parco gestito, ma elenca anche i punti grazie ai quali il risultato dell'anno in corso sarà alla fine positivo. «Si tratta» afferma il manager francese «della telematica, sulla quale Arval sta investendo molto, in quanto rappresenta uno strumento

di ottimizzazione dei costi per il cliente e lo "small business" costituito da Partite Iva e piccole/medie imprese a cui abbiamo dedicato una divisione specializzata». Il mercato è cambiato, oggi è molto più attento alla parte consulenziale che possa permettergli una soluzione cosiddetta "right-sizing", adatta alle sue reali esigenze di mobilità". Intanto, visto che la normativa fiscale sull'auto aziendale in Italia non solo è particolarmente penalizzante, ma è anche molto complessa e la sua interpretazione rappresenta notevoli difficoltà sia per i professionisti sia per i titolari di Partite Iva, l'evento "Fleet ma-

nager academy", svoltosi nelle scorse settimane a Verona, organizzato da Econometrica, ha voluto dedicare ai numerosi fleet manager presenti, una sorta di corso di aggiornamento allo scopo, precisa il presidente di Econometrica, **Gian Primo Quagliano**, «di fare il punto a 360 gradi sui problemi di gestione delle flotte aziendali e anche, con un apposito convegno, sull'impiego di auto aziendali da parte di titolari di Partite Iva e di piccole/media imprese. L'obiettivo è avviare un trasferimento di esperienze, e di competenze, dalle grandi e medie flotte alle realtà che impiegano meno auto per far beneficiare loro di criteri di gestione e prassi aziendali in grado di rendere anche in queste realtà più efficace ed economico l'impiego dell'auto aziendale».

Altro tema trattato a Verona riguarda la corretta determinazione del Tco (Total cost of ownership), cioè il costo complessivo di ogni veicolo (acquisizione, utilizzazione, gestione): un aspetto assolutamente strategico per una gestione efficiente ed economica delle flotte. Da un'inchiesta del Centro Studi Auto Aziendali sui fleet manager (cioè sui gestori di auto aziendali) emerge, infatti, che ben il 42% delle flotte delle medie e grandi aziende non calcola il Tco. «Tra quelle che lo calcolano» afferma Quagliano - solo il 24%, cioè il 14% del totale utilizza sistemi e software affidabili mentre le altre flotte impiegano fogli excel. È quindi decisamente modesta la quota delle flotte delle medie e grandi aziende italiane che utilizza

un sistema di calcolo del Tco che consente di tenere sotto controllo i costi delle auto e, quindi, di attuare politiche di contenimento della spesa e di miglioramento dell'efficienza dell'impiego di autoveicoli aziendali».

Il rilancio del mercato automobilistico in generale e, in questo ambito, il sostegno alle istanze del settore noleggio, non possono fare altro che migliorare ulteriormente la qualità dell'aria che si respira. La marcata "funzione ambientale" esercitata dal noleggio può avvenire, infatti, in virtù di un elevato turn over capace di contribuire al rinnovo del parco auto con un inserimento sempre maggiore di motorizzazioni a basso impatto ambientale: bifuel, a metano, ibride). «A fine 2013 conclude Teofilatto « l'80% della flotta era immatricolata Euro 5/Euro 6, con emissioni in continua riduzione (media di CO2 132,5 grammi per chilometro). Il settore ha inoltre immatricolato l'80% delle auto elettriche vendute in Italia». ■

La deducibilità dell'auto in pool è scesa dal 90 al 70%



MERCATI & BUSINESS
FLOTTE AZIENDALI

Arrivano le app per flotte e noleggi

Ormai non possiamo più fare a meno del telefonino, nemmeno quando siamo alla guida di un'automobile aziendale. Al prezzo di un pizzico di privacy, tablet e cellulari sono comunque amici dei guidatori: GE Capital, uno dei maggiori operatori in Europa attivo nel mercato del noleggio a lungo termine e nella gestione delle flotte aziendali ha lanciato iWelcome, una app che si scarica gratis dall'Apple Store e si integra con il navigatore satellitare per segnalare per esempio le officine più vicine ma anche, in caso di necessità, per chiedere aiuto al soccorso stradale, alle forze dell'ordine o l'intervento di un'ambulanza lasciando alla app il compito di comunicare l'esatta posizione del veicolo. In caso di sinistro, la pratica si potrà aprire con GE con un tocco dell'indice. La flotta di LeasePlan invece conta su un sistema intelligente, un Clear Box montato su 20 mila veicoli impegnati in un progetto pilota sviluppato in collaborazione con Octo Telematics: in caso di incidente, la Clear Box invia un segnale alla centrale operativa, che chiama subito il guidatore coinvolto nel sinistro: se non c'è risposta, la centrale invia subito i soccorsi. Al Salone di Parigi Valeo ha presentato la "chiave intelligente" InBlue, in pratica si usa il cellulare o il tablet per accendere il motore. Così la società di noleggio non dovrà più consegnare fisicamente la chiave al cliente, basta un sms con il codice. (m.c.)

SUPERARE IL GAP FISCALE Secondo Pietro Teofilatto, direttore di Aniasa, «occorre rivedere la fiscalità sull'auto aziendale».



IL MERCATO AUTO: PRIVATI, FLOTTE AZIENDALI E NOLEGGIO ITALIA 2013

Immatricolazioni	Gen./Dic. 2013	Gen./Dic. 2012	Var.% '13/'12	Incidenza mercato 2013	Incidenza mercato 2012
Privati	833.998	900.621	-7,40%	63,62%	63,79%
Flotte aziendali (*) di cui	476.951	511.621	-6,71%	36,38%	36,21%
Noleggio	232.848	251.975	-5,81%	18,62%	18,36%
Società/Leasing	244.103	259.155	-7,59%	17,76%	17,85%
Totale	1.310.949	1.411.751	-7,14%	100%	100%

(*) Noleggio/Società/Leasing

Fonte: Elaborazioni ANIASA su dati UNRAE - Ministero delle Infrastrutture e trasporti



ILLUMINATO
Per il presidente di Aniasa il pacchetto presentato alla Camera dall'on. Capezzone (sopra) è «lunacimirante».

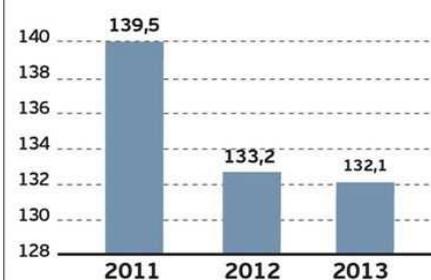


AUTO NUOVE E PULITE
Per il presidente di Aniasa, Fabrizio Ruggiero, il noleggio aiuta a svecchiare il parco circolante

Le auto aziendali italiane hanno un costo ammortizzabile molto basso (un sesto rispetto a Francia e UK) che si traduce in una minore incisività delle flotte sul parco circolante.



Emissione CO Flotta NLT 2011-2013



Fonte: ANIASA



AGGIORNAMENTO
Gian Primo Quagliano, presidente di Econometrica, a Verona ha tenuto il convegno "Fleet manager academy".



CONSULENZA
Per Grégoire Chové, direttore generale di Arval Italia, i gestori delle flotte assistono il cliente anche nel "rightsizing", cioè trovare la soluzione adatta alle reali esigenze di mobilità.

Il noleggio a lungo termine migliora la qualità dell'aria: dal 2011 a oggi è costantemente sceso il livello di emissioni di gas serra delle flotte aziendali.

TRATTAMENTO FISCALE AUTO AZIENDALI

Paesi	Deducibilità (in €)	Quota ammortizzabile	Costo ammortizzabile	Detraibilità IVA
Italia	18.076	20%	3.615	40%
Gran Bretagna	18.200	100%	18.200	100%
Francia	18.300	100%	18.300	100%
Germania	illimitata	100%	illimitata	100%
Spagna	illimitata	100%	illimitata	100%

Fonte: Centro Studi UNRAE

QUOTE DI MERCATO IN ITALIA E IN EUROPA

Paesi	Totale mercato	Privati	Società/Aziende
Italia	1,303 ml	63,8%	36,2
Spagna	0,723 ml	56,4%	43,6%
Francia	1,790 ml	55,5%	44,5%
Gran Bretagna	2,265 ml	47,5%	52,5%
Germania	2,952 ml	37,9%	62,1%

Fonte: Centro Studi UNRAE e ANIFIA





