

FLEET magazine

SENTO

FLEET MAGAZINE 100

MENSILE • Numero 100 • Anno XI • Aprile 2014 • Poste Italiane Spa-Spedizione in Abbonamento Postale - DL 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004, n.46 art. 1 comma 1) LOMI • Euro 3,50

Con il Patrocinio
 ANIASA

Aniasa e Fleet Magazine

a velocità è sempre più elevata. L'intero comparto dell'automotive, come filiera industriale e di servizi, si evolve, rivoluziona territori, assetti economici consolidati, usi, tecnologie. L'ascesa dei nuovi mercati, le crisi e le trasformazioni in quelli storici, la necessaria riorganizzazione di ogni attività, con pesanti riflessi sull'economia e sul lavoro, la lenta ma continua ascesa di motorizzazioni alternative sono solo alcuni grandi fattori che stanno stravolgendo il sistema.

Si evolvono i comportamenti collettivi, le modalità di impiego dei veicoli, si sviluppa la "smart mobility" e l'intermodalità nei centri urbani. Emerge prepotente la valenza del TCO in relazione alle esigenze produttive, di attenzione al core business, con conferimento in outsourcing di attività. In questo contesto, è sorto il noleggio a lungo termine, che si è via via ampliato e rappresenta oggi una realtà con-

solidata, chiamata a svolgere sempre più un ruolo determinante.

Certamente questi ultimi dieci anni sono stati rivoluzionari e, se ANIASA ne è stata istituzionale parte attiva, Fleet Magazine è stato testimone e diffusore di tale dinamica, condividendo in tutti i 100 numeri 100 tematiche e 100 questioni.

L'attività di una associazione di categoria come ANIASA è sempre in movimento, rispecchiando (naturalmente!) la stessa attività e modus operandi delle aziende di noleggio, improntate a logiche imprenditoriali snelle ed immediate, quasi "just in time". Gli obiettivi - e le problematiche - sono tanti, in continuo divenire e necessitano continue attenzione e risorse. Si cresce con le aziende, si agisce insieme agli uffici, con spirito di collaborazione e cordialità nell'affrontare criticità e nel condividere soluzioni. È abbastanza complesso fare anche un semplice compendio



10 anni di noleggio

delle attività intraprese e dei temi trattati sulle pagine di Fleet Magazine.

Sicuramente il tema tributario e quello della mobilità rappresentano la migliore vetrina degli scenari, dei problemi, degli impegni e delle responsabilità con cui il settore si è confrontato.

La grande tassazione

In dieci anni, forse, nulla è aumentato tanto quanto la pressione fiscale in Italia. L'auto, come del resto gli immobili, è stata uno degli obiettivi facili e sicuri del fisco, che ha aumentato imposte, accise, tributi di ogni genere, tanto da far coniare lo slogan "l'auto, il bancomat dell'Erario". Il federalismo fiscale ha poi espresso, contrariamente agli iniziali proclami, il massimo delle imposizioni, facendo lievitare ogni voce tributaria riguardante i veicoli. La tassazione che più impressiona è quella sull'utilizzo dell'auto: si è passati dal

2008 al 2012 dai 52 ai 59 miliardi e, benché ci sia stato un calo di immatricolazioni di più di 1 milione di unità, l'automotive sopporta un carico fiscale di 72 miliardi di euro, il 17% delle entrate tributarie nazionali.

Ma quello che più impressiona è la produzione legislativa, composta perfino di comunicati stampa, con circolari e provvedimenti vari, spesso in contrasto tra loro.

Tra leggi finanziarie di fine anno e manovre fiscali per recuperare le risorse, ANIASA ha incrociato tantissime problematiche.

Con la riforma del diritto societario entrata in vigore nel **2004**, appare nel nostro ordinamento la normativa "anti thin capitalization". Studiata per contrastare l'utilizzo fiscale della sottocapitalizzazione e per colpire arbitraggi elusivi finalizzati a ottenere risparmi fiscali, la normativa non considerava il necessario indebitamento delle imprese



di Pietro Teofilatto



di noleggio per l'acquisizione dei veicoli. Per il settore, l'utilizzo virtuoso della leva finanziaria è infatti indicatore non di un deficit patrimoniale, ma di una finanza molto evoluta, che consente di svilupparsi senza necessità di grandi capitali di rischio. Solo dopo innumerevoli incontri con parlamentari e audizioni varie fu possibile attraverso una circolare dell'Agenzia delle Entrate considerare i veicoli come beni strumentali con valore certo e iscritto nell'attivo patrimoniale, non obbligando quindi ad una costosissima ed inutile capitalizzazione.

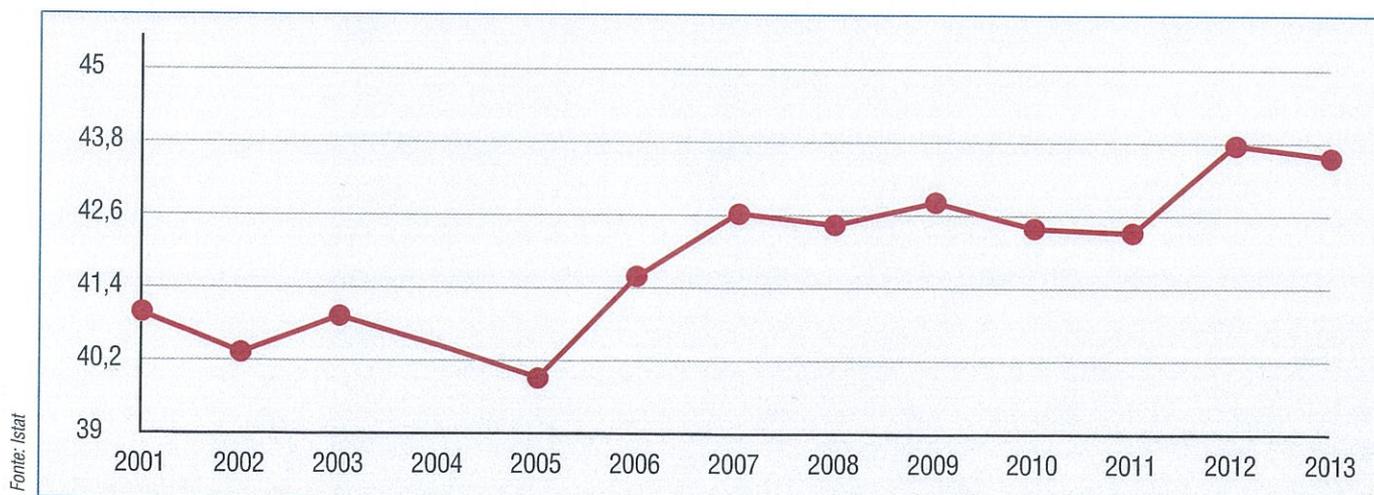
ANIASA al suo interno, con lo specifico Gruppo di Lavoro, affrontava nel contempo il sorgere di nuove problematiche quotidiane riguardanti molteplici questioni, come la fatturazione ai dipendenti e i danni da fine noleggio, elaborando nel **2005** documenti di posizione. Associate, clientela e professionisti potevano quindi contare su informativa, chiarimenti, esempi utili alla corretta osservanza delle normative.

La vicenda di maggiore intensità è comunque

quella successiva alla Sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea, che nel **2006** dichiarava illegittima la normativa italiana sulla detraibilità dell'IVA. Era un avvenimento epocale: dopo 22 anni, ed un interminabile contenzioso, l'IVA per l'uso strumentale dell'auto era detraibile da subito e addirittura al 100%. Di fronte a questa circostanza e per riequilibrare la bilancia fiscale, il Ministero delle Finanze promosse l'annullamento di ogni misura di deducibilità dei costi, appesantendo del 40% il costo del fringe benefit dell'auto aziendale, con valenza retroattiva. Anche in questo caso, ANIASA, insieme a tutte le altre associazioni di categoria, affrontò provvedimenti singolari, dimostrandone anche errori di elementare valutazione dell'impatto fiscale.

A cavallo tra il **2006 e 2007** ogni mese si registrava sulla Gazzetta Ufficiale una nuova "dichiarazione" legislativa o ministeriale sull'argomento, che praticamente impediva alle aziende e agli studi professionali di rispettare scadenze e impegni normativi.

LA PRESSIONE FISCALE IN ITALIA 2001-2013 (IN % SUL PIL)



CARICO FISCALE SULLA MOTORIZZAZIONE IN ITALIA (MLD €)

Voci di prelievo	2008	2009	2010	2011	2012
A. Acquisto	9,09	9,47512	8,64186	7,96223	6,86765
B. Possesso	5,781	5,665	5,801	5,924	6,349
C. Utilizzo	54,222	51,1816	52,38282	56,159	59,51
Totale	69,093	66,32172	66,82568	70,04523	72,72665

Fonte: Elaborazione ANFIA su dati e stime organismi di settore

Interessato del problema anche il Sistema Confindustriale, con Assolombarda in prima fila a rilevare l'assurdità della normativa, ANIASA promosse l'organizzazione di un ampio tavolo di lavoro con la presenza di ogni rappresentanza coinvolta. Solo dopo vari approfondimenti, il Governo nel 2007 ripristinò le misure di deducibilità, optando per una detraibilità IVA forfetaria del 40% (misura ridotta prevista per un triennio; ma siamo in Italia e questo regime speciale, in deroga cioè alla normativa base della detraibilità al 100%, è stato prorogato di triennio in triennio fino al 2016).

Gli effetti della "Grande Crisi" originata dal crack Lehman Brothers nel **2008** non intervengono immediatamente sul mercato italiano, che anzi vede il noleggio raggiungere il maggior volume di immatricolazioni (**320.000 unità**), proprio grazie alla raggiunta chiarezza fiscale.

L'attività ANIASA gradualmente si amplia anche a livello internazionale. Nel periodo **2009-2013** l'International Accounting Standards Board (IASB) e l'US Financial Accounting Standards Board (FASB) procedono a consultazioni a livello mondiale in merito a una nuova regolamentazione dello IAS 17, il principio contabile internazionale riguardante la valutazione e contabilizzazione del leasing nel bilancio. Le iniziative di revisione, rispondendo a indubbe necessità di evoluzione degli standard contabili, non perseguivano peraltro

gli obiettivi di semplificazione e di chiarezza della regolamentazione.

Anche attraverso Leaseurope, ANIASA, in specifici Position Paper indirizzati a IASB e FASB, evidenziava il disequilibrio e le complessità di gestione amministrativa del progetto con pesanti riflessi negativi sulla contabilità delle imprese di ogni dimensione, specialmente delle pmi.

Viste le rilevanze della problematica, ANIASA sollecitava l'attenzione dell'ABI, di Confindustria, dell'OIC (Organismo Italiano Contabilità), dell'EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group) e di EBF (European Banks Federation), focalizzando sull'opportunità di non gravare proprio nel momento più duro della recessione i costi e le adempienze delle società. Il deciso supporto scientifico della LUISS e il contributo delle aziende associate del noleggio a lungo termine avvaloravano le tesi ANIASA, condivise in vari contesti europei, che hanno portato infine a revisioni e a revisioni delle proposte di modifica.

Gli anni successivi sono caratterizzati marcatamente dalla crisi dell'auto, che, nell'arco di cinque anni, vede una riduzione di quasi il 50% del mercato. Il noleggio tiene le posizioni, con la clientela aziendale sono concordate proroghe, è il momento del downsizing e downgrading delle flotte, del contenimento del TCO a tutti i costi, dell'offerta di nuovi servizi. Anche il noleggio a breve termine

LA DETRAIBILITÀ DELL'IVA PER L'AUTO AZIENDALE

1977	0
2001	10%
2005	10%
2006	15% gennaio -settembre
2006	100% da settembre
2007	100% fino a luglio
2007	40% da luglio
2011	40%
2013	40%
2016	40%

Fonte: Elaborazione ANFIA su dati e stime organismi di settore

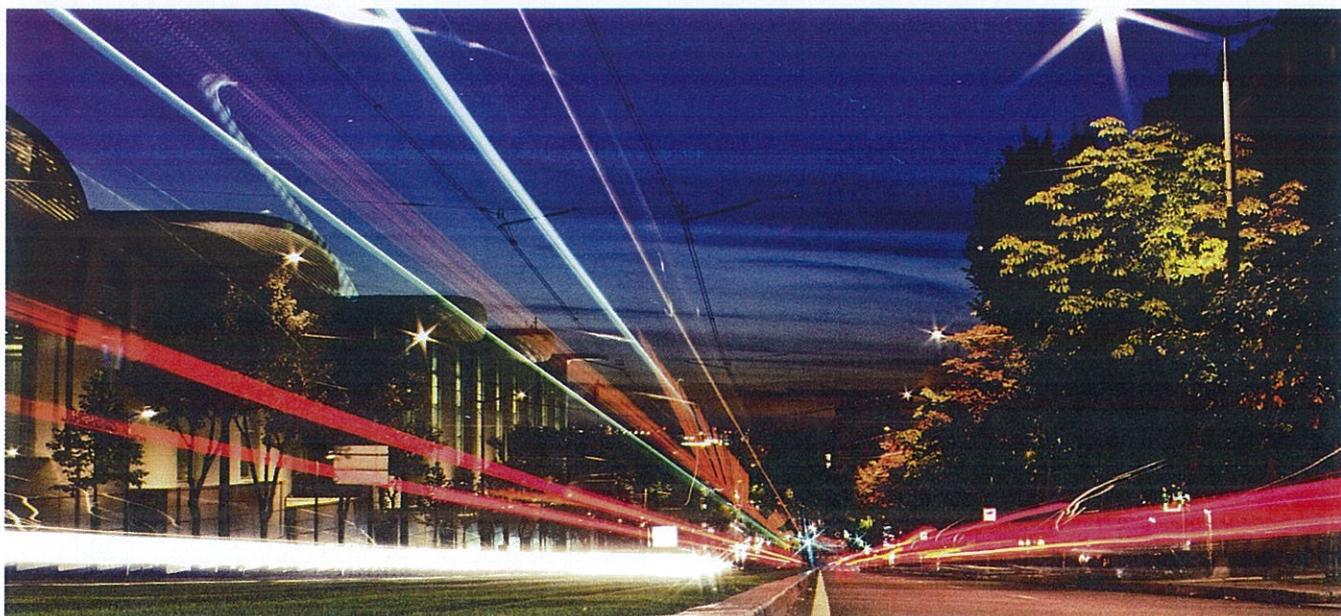
rivoluziona l'offerta, ottimizza a livelli incredibili l'utilizzo dei veicoli, presenzia i maggiori aeroporti, intercettandone la particolare domanda di turismo. Nel **2011** giunge un importante successo relativo alla semplificazione della certificazione fiscale dei corrispettivi proprio per i noleggi a breve termine. Non più tre documenti fiscali per singolo noleggio, ma è sufficiente la fattura fiscale. Solo

che, per avere questa semplice misura, sono stati necessari 12 anni...

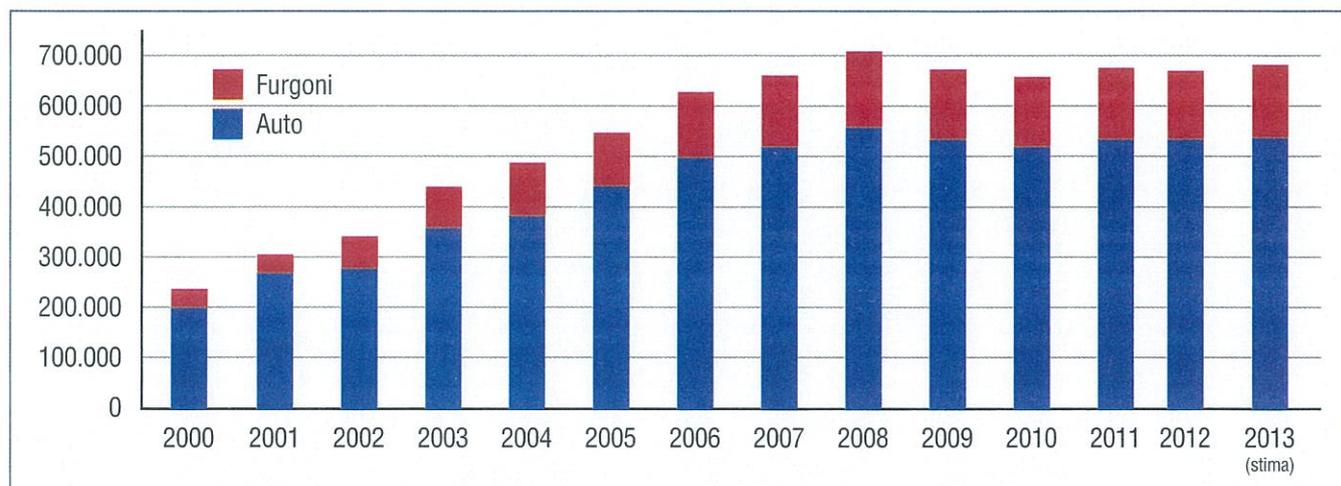
È infatti complessa la situazione politica ed amministrativa che si staglia sul panorama dell'automotive, considerato tra il 2011 e il 2013 unicamente per rimpinguare le casse erariali. Dal superbollo, all'aumento dell'IPT e dell'imposta provinciale sui contratti Rc Auto, fino ai pedaggi autostradali, per non parlare dei costi dei carburanti e delle incontrollate assicurazioni, è tutto un proliferare di obblighi e di maggiori costi per imprese e contribuenti.

Per sopperire alle esigenze delle Riforma Fornero e della copertura dell'IMU prima casa, dal 2013 viene ridotta la deducibilità delle spese delle auto aziendali dal 40 al 20% aumentando il gap con l'Europa. Si è arrivati al paradosso che per l'uso dell'auto è deducibile solo un giorno su cinque!

L'anno scorso è stato poi caratterizzato dai lavori con l'Agenzia delle Entrate riguardanti lo speso metro e la comunicazione all'Anagrafe Tributaria



NOLEGGIO VEICOLI FLOTTA CIRCOLANTE 2000-2013



Fonte: Aniasa

dei contratti di noleggio. La collaborazione ha dato i suoi frutti. Grazie al confronto con l'associazione, gli uffici hanno compreso la valenza e il contributo alla trasparenza e alla correttezza fiscale del settore, riuscendo, in quest'occasione, a semplificare gli adempimenti per le aziende di noleggio.

Il 2013 si chiude con l'istituzione della Consulta dell'automotive, che, dopo alcune riunioni interlocutorie, aspetta il nuovo Governo. Ora, arrivati a marzo 2014, tratta di riprendere i lavori, considerando l'avvenuta e attesa da tempo approvazione della Legge Delega sulla fiscalità. E, all'ordine del giorno della Consulta, deve essere inserito il rioridino della fiscalità sull'auto.

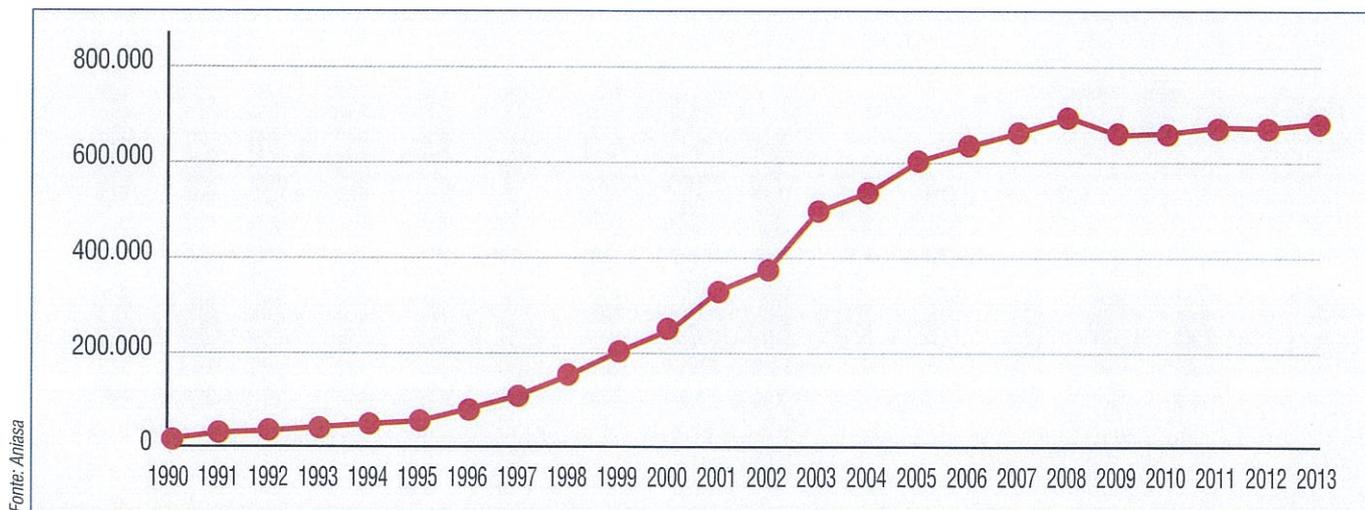
La grande mobilità

Se i precedenti dieci erano stati anni di grande crescita degli spostamenti, gli ultimi dieci sono andati diversamente. Il chilometraggio medio in auto è sceso da 15.000 a 10.000 km, c'è stato l'avvento dell'alta velocità ferroviaria, i voli low-

cost sono sempre più prenotati. Le esigenze di mobilità e di trasporto sono però aumentate, così come i costi di congestione del traffico, che valgono più di una manovra finanziaria, mentre il miglioramento delle infrastrutture e dell'intermodalità sono purtroppo rimasti a livello di programma o attuati ben al di là dei tempi previsti. Fleet Magazine ha osservato e documentato come il noleggio abbia svolto bene la sua parte, diventando uno dei principali sistemi dinamici per la soluzione dei problemi legati alla mobilità integrata di persone e di beni, e al miglior utilizzo delle infrastrutture, con la gestione di una flotta complessiva aumentata da **500mila a 700mila** veicoli, per una percorrenza media di **21 miliardi** di km/anno.

Non è superfluo ricordare come il noleggio a breve termine, il Rent a car, sia oggi diventato, nell'ambito dei trasporti, l'elemento intermodale per eccellenza, il naturale completamento del turista che si muove utilizzando i grandi mezzi di trasporto (aereo+treno), integrandone le tempo-

LA FLOTTA NOLEGGIO DAL 1990 AL 2013



Anno	Flotta
1990	25.000
1991	26.000
1992	31.000
1993	38.000
1994	44.000
1995	53.000
1996	76.000
1997	103.000
1998	155.000
1999	199.000
2000	250.000
2001	325.000
2002	376.000
2003	500.000
2004	540.000
2005	607.000
2006	637.000
2007	667.000
2008	702.000
2009	670.000
2010	662.000
2011	678.000
2012	670.000
2013	680.000

rane esigenze di mobilità. In un decennio il numero di contratti di noleggio è passato **da 3 a 5 milioni**, con una crescita delle giornate di noleggio da **20 a quasi 30 milioni**. Risultati raggiunti ottimizzando e perfezionando continuamente l'utilizzazione della flotta, passata dal 66% al 72% ed ampliando i punti e gli uffici di noleggio, aumentati nel decennio 2003-2013 **da 1.100 a quasi 1.700**. Una presenza capillare sul territorio che ha agevolato moltissimo lo sviluppo del turismo anche nei centri minori.

Le necessità di una più adeguata promozione del turismo, soprattutto provvedendo alle nuove ed accresciute esigenze infrastrutturali, complementari ed integrate, nonché perfezionando i servizi aggiuntivi, trova pertanto il Rent a car particolarmente operoso e attento, tanto da diventare un servizio che integra l'offerta turistica nazionale.

Da qui nascono gli accordi con tour operator specializzati, le partnership con grandi strutture alberghiere, con agenzie turistiche, che fidelizza-

no la clientela. Le convenzioni con le compagnie aeree, data l'elevata affinità di consumo tra chi prende l'aereo e chi noleggia un'auto, rappresentano poi uno dei sistemi in forte espansione, che confermano la posizione di valore aggiunto che l'autonoleggio svolge per il turismo nazionale. E un ruolo fondamentale in tale ambito è svolto dall'autonoleggio nell'offerta di servizi presso gli aeroporti, la porta principale di ingresso non solo per il tradizionale turismo proveniente dagli Usa, ma anche per i nuovi flussi dei Paesi emergenti, Cina in testa. Quello del "Fly & Drive", così come i servizi di prenotazione on-line, è un segmento che ha cambiato la tradizionale geografia del servizio: non più solo scali come Fiumicino o Malpensa, ma anche aeroporti "minori", come testimoniato dalla forte presenza degli uffici delle aziende di noleggio, in particolare, presso gli aeroporti di Catania, Cagliari, Pisa, Napoli, Olbia, Ciampino.

Dieci anni, dunque, vissuti con intensità, superando, attraverso le innovazioni, la fase critica

immediatamente successiva alla crisi mondiale (2008-2011) con la drastica riduzione delle attività di business travel, arrivando ancora più direttamente al cliente ed anticipandone le esigenze. E la grande soddisfazione di essere riusciti a mantenere stabile il prezzo medio per giorno di noleggio tra i 37-38 euro.

Il noleggio veicoli ha assunto in pochi anni un ruolo chiave nella mobilità, raggiungendo una varietà di aziende di ogni dimensione e comparto produttivo, offrendo servizi diversificati per la clientela privata, improntati alla massima flessibilità e prontezza nell'assistenza.

E, nel contempo, è stata avvertita l'esigenza di assicurare la fornitura di servizi che corrispondano a standard di qualità e sicurezza sempre più elevati. In tale quadro, l'adozione, nel 2012, del Codice Etico promosso da ANIASA rappresenta senza dubbio un segnale di maturazione e di più intenso orientamento verso il cliente.

In attesa di adeguata attenzione anche da parte

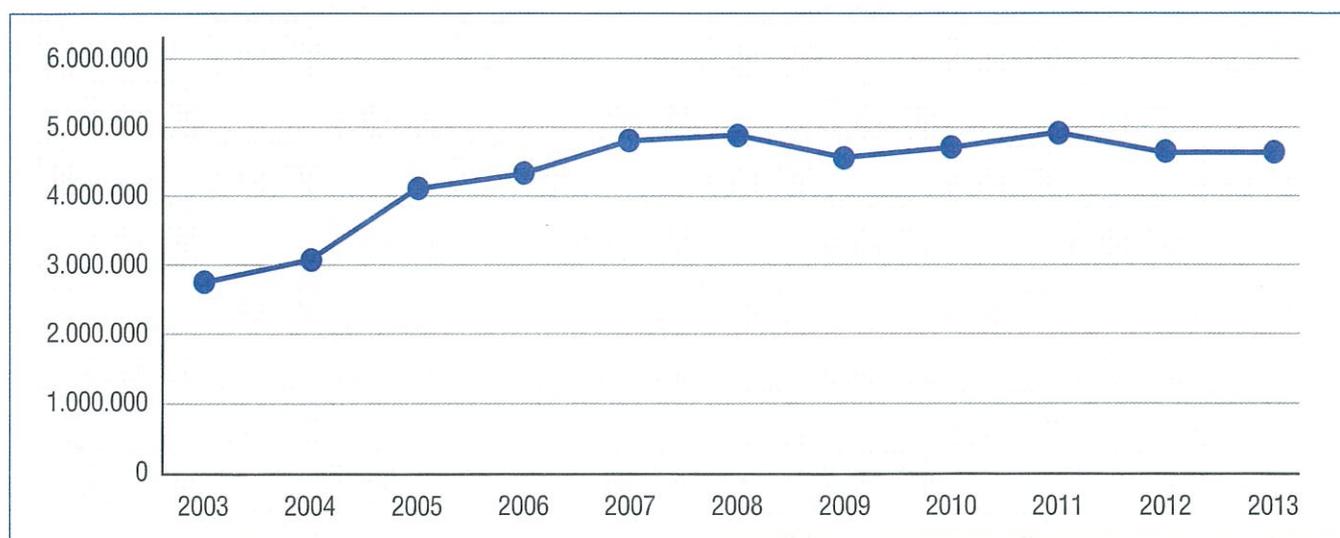
delle PA, il noleggio continua a percorrere strade nuove ed è lanciato verso nuovi traguardi.

Si realizzano sinergie con il mondo della telematica applicata alle flotte, contribuendo alla sicurezza del driver e alla riduzione dei consumi; con le Case automobilistiche, esercitando funzioni di testing per i veicoli di nuova produzione e velocizzandone la diffusione sul mercato. Si iniziano a fornire nuovi servizi di mobilità cittadina e aziendale, contribuendo al diffondersi del car sharing e del car pooling.

Prima o poi sarà compresa l'utilità per la competitività del sistema Italia di interventi legislativi sull'autonoleggio, considerate le potenzialità che il comparto è in grado di offrire: si tratta elaborare una legislazione strutturale e rispondente alle nuove esigenze, armonizzandoci, in altre parole, con il resto dell'Europa.

E, in questo scenario, ci sarà l'impegno di Fleet Magazine, che continuerà ad essere di contributo e incentivo.

IL NUMERO DEI NOLEGGI A BREVE TERMINE NEGLI ULTIMI 10 ANNI



Fonte: Aniasa