

Rivista del Noleggio e Fleet Management

FLEET magazine

n73

Con il Patrocinio
ANIASA

FILIERA AUTOMOTIVE

TUTTI PER UNO, RILANCIO PER TUTTI

Car policy

**Il downsizing
non è più di moda?**

Report Euler Hermes SIAC
**Mancati pagamenti:
la crisi pesa ancora**

Anteprime flotte
**Opel Ampera
e Citroën DS4**



Prove tecniche di unità

Che il momento sia difficile lo dicono i numeri. E che neppure per il prossimo futuro appaiano all'orizzonte grandi motivi di ottimismo lo dicono le stime degli analisti. Una su tutte: anche nel 2012, il livello delle immatricolazioni non dovrebbe discostarsi molto dal preoccupante 1.800.000 unità con il quale il mercato dell'auto è destinato a chiudere questo 2011 di passione. A meno che, ovviamente, da qui al prossimo anno non intervengano fatti nuovi capaci di far imboccare al settore la via del rilancio. Fatti nuovi che, al di là di un'auspicabile ripresa dell'economia, non possono che riguardare un mutato atteggiamento da parte delle istituzioni, fino a oggi spesso insensibili alle esigenze di un comparto strategico come l'automotive. Ed è, anche e soprattutto, per sollecitare una volta per tutte questo cambio di rotta che Jacques Bousquet, presidente di Unrae, ha chiamato a raccolta le diverse anime della filiera: costruttori esteri e nazionali, noleggiatori, concessionari e operatori del leasing. Obiettivo: mettere da parte gli interessi particolari e lavorare insieme per riportare l'automobile al centro dell'attenzione del Governo e di una politica organica della mobilità nel nostro Paese. Come riuscirci? Dando vita quanto prima agli "Stati

Generali dell'Auto", nei quali riunire tutte le associazioni del settore in un dialogo serrato e costruttivo con le istituzioni.

Fleet Magazine, che come da suo costume ama muoversi d'anticipo, ha provato ancora una volta a bruciare i tempi: e così, ha convocato una primissima riunione (ovviamente solo "virtuale") di questo tavolo di lavoro congiunto, mettendo a confronto i presidenti di Unrae, Anfia, Aniasa, Federauto e Assilea. Ne è emerso un quadro analitico del momento vissuto dal mercato, oltre ad alcune proposte condivise, già pronte per essere sottoposte ai ministeri competenti. Tutti i particolari nel Primo Piano di questo mese. E intanto, per fortuna, qualcosa si muove anche al di fuori delle pagine del nostro giornale. Prima della fine di agosto, per esempio, il "gioco di squadra" auspicato da Bousquet ha trovato una concreta attuazione nel comunicato congiunto con cui le cinque associazioni di cui sopra hanno denunciato senza mezzi termini gli effetti depressivi che la nuova regolamentazione dell'Ipt è destinata ad avere sul settore, chiedendo al Governo un'immediata marcia indietro. A pagina 60, il direttore di Aniasa Pietro Teofilatto ci racconta gli ultimi sviluppi. Quali effetti avrà questa presa di posizione, è presto per dirlo. Un fatto, però, è certo fin d'ora: parlando con una sola voce, è più facile essere ascoltati.

Marco De Rosa
(marco.derosa@fleetmagazine.com)

GLI STATI GENERALI

Il mercato **soffre ancora.**

L'automotive, però, deve reagire.

Come? Secondo il **presidente**

di Unrae, riunendo le diverse associazioni della filiera attorno a un **tavolo di lavoro comune**,

attraverso il quale dialogare con le

istituzioni. **Opinioni** a confronto

in una prima **riunione "virtuale"**

di Marco De Rosa

La crisi, ahinoi, non va in vacanza. Tanto meno quella in cui versa il settore dell'auto. Lo dimostrano i dati relativi alle immatricolazioni di luglio: 137.442 unità, pari a un deprimente -10,7% rispetto allo stesso mese del 2010.

Un mese che, è bene ricordarlo, a sua volta aveva già fatto registrare un arretramento di oltre il 25% sul 2009. A livello di volumi, insomma, il luglio del 2011 è destinato a passare alla storia come il punto più basso toccato dagli

“**Neppure per l'anno prossimo s'intravedono segnali di ripresa: le prime stime di Unrae parlano di circa 1.850.000-1.860.000 immatricolazioni nel 2012**”

Jacques Bousquet (Unrae)



anni '90 a oggi. E i numeri di agosto, non ancora disponibili al momento di chiudere il giornale, minacciano di non essere molto migliori.

Un quadro preoccupante, insomma. Riflesso di una condizione di sofferenza non più transitoria, ma che rischia di cronicizzarsi. Di fronte alla quale il mondo dell'automotive è chiamato a reagire. Con idee chiare e, soprattutto, mettendo da parte i particolarismi in favore di un gioco di squadra che veda coinvolti in modo sinergico tutti gli attori della filiera. Questa, almeno, è l'idea forte che **Jacques Bousquet** ha lanciato al momento di assumere la presidenza di Unrae, l'associazione che rappresenta i costruttori esteri operanti nel nostro Paese. E per dare concretezza alla proposta, ha auspicato la creazione in tempi brevi degli "Stati Generali dell'Auto", un tavolo di lavoro attorno al quale possano trovare posto tutte le associazioni

del settore, in un dialogo costante e costruttivo con i ministeri competenti (Trasporti, Sviluppo economico, Ambiente) e con l'Acì.

L'idea, non lo nascondiamo, a noi di Fleet Magazine piace. Così, in attesa che il tavolo "reale" prenda definitivamente corpo, abbiamo deciso di allestirne uno "virtuale", mettendo a confronto su queste pagine i presidenti delle associazioni che esprimono le diverse anime della filiera: costruttori nazionali, esteri, concessionari, noleggiatori e società di leasing. Obiettivo: fare, tutti insieme, il punto della situazione, individuare le principali criticità che zavorrano il mercato ed elaborare proposte strutturate da avanzare alle istituzioni per favorirne il rilancio.

Una foto a tinte fosche

"Spesso - esordisce Bousquet -, per descrivere la fase vissuta del settore

DELL' AUTO



dell'auto si sente parlare di un momento di crisi. Purtroppo, ritengo che la situazione sia più seria: le immatricolazioni previste per fine 2011, attorno a 1.800.000 unità, rappresentano il segnale di un livello di mercato ormai strutturalmente ancorato al basso. E neppure per l'anno prossimo s'intravedono segnali naturali di ripresa, tanto è vero che le prime stime elaborate da Unrae parlano di circa 1.850.000-1.860.000 immatricolazioni nel 2012. Un livello ancora basso, quindi. Troppo basso per permettere a tutti gli attori della filiera di lavorare con profitto".

"Il quadro complessivo è preoccupante - gli fa eco **Eugenio Razelli**, presidente di Anfia, l'associazione che raccoglie i costruttori nazionali -, difficilmente potrà migliorare nei prossimi mesi e ci porterà a chiudere il 2011 poco sopra i livelli degli anni di crisi 1993-1996. Del resto,

l'inflazione in ascesa, l'indebolimento del clima di fiducia dei consumatori e le preoccupazioni per l'impatto della riforma della fiscalità e della manovra finanziaria non aiutano la ripresa delle vendite". In questo clima generalmente depresso, qualche segnale di speranza sembra arrivare dalle flotte, soprattutto quelle del noleggio. Che, in controtendenza rispetto al complesso dell'automotive, hanno

ripreso a marciare di buona lena.

"In effetti - conferma **Paolo Ghinolfi**, presidente di Aniasa -, le aziende stanno rialzando la testa dopo la fase di crisi del 2008-2009, compensando così, almeno parzialmente, la flessione del mercato dei privati. Un mercato che soffre a causa dell'incertezza economica, che pesa sulle famiglie e le rende titubanti di fronte alla prospettiva di un investi-



JACQUES BOUSQUET
UNRAE



EUGENIO RAZELLI
ANFIA



PAOLO GHINOLFI
ANIASA



mento importante qual è l'acquisto di una vettura". "In una fase congiunturale come quella che da troppo tempo stiamo attraversando - aggiunge **Maurizio Lazzaroni**, presidente di Assilea, l'associazione italiana leasing - e senza un sostegno ai consumi e agli investimenti familiari, molte opportunità si disperdono. Purtroppo, costruttori e consumatori sono lasciati a loro stessi, senza una presenza attiva del Governo che permetta di dire che il settore è seguito e monitorato. Se si volesse fotografare il mondo dell'auto, il risultato sarebbe lo stesso ottenuto fotografando di notte i faraglioni di Capri senza il flash: ovviamente, un po' buio".



MAURIZIO LAZZARONI
ASSILEA



FILIPPO PAVAN BERNACCHI
FEDERAUTO

Il nodo (irrisolto) della distribuzione

Il "buio" evocato da Lazzaroni, oggi, grava su tutti i soggetti della filiera automotive. Anche se, a ben guardare, per alcuni di loro le prospettive appaiono particolarmente fosche. "A colpire sono soprattutto le difficoltà in cui versano le reti di distribuzione - sottolinea Bousquet -. È risaputo che in quel comparto i livelli di redditività sono spesso insufficienti per ripagare gli investimenti e permettere agli imprenditori di guardare al domani con un minimo di serenità". Un'analisi, questa, sottoscritta da **Filippo Pavan Bernacchi**, presidente di Federauto, la federazione che riunisce le associazioni di marca dei concessionari: "La contrazione dei volumi ci impensierisce non poco. Alla difficoltà oggettiva di avere pochi clienti, che per chi ha un'attività commerciale è estremamente demotivante, si aggiunge quella psicologica, contrassegnata da grandi preoccupazioni per il futuro. Per la categoria è un momento difficile, in cui occorre sforzarsi di mantenere i nervi saldi e di ragionare in prospettiva: chi ha un'impresa in ordine, può stringere i denti e guardare avanti con relativa serenità; se invece l'azienda è in forte difficoltà, magari è meglio anticipare certe scelte dolorose ma inevitabili, prima di farsi troppo male". Ma se questa è la situazione, come se ne esce? "Prima di tutto avendo chiaro che il sistema italiano della distribuzione è superato - risponde Pavan Bernacchi -. Occorre tornare a produrre le auto che il mercato può effettivamente assorbire e a marginare sulle singole unità. A guadagnare sulle

vetture, non solo sui servizi e sull'assistenza. Rispetto a oggi, inoltre, la prospettiva va capovolta: partendo da un margine che si ritiene corretto e poi, in base a quello, costruendo un modello di business che renda possibile ai concessionari conseguirlo".

Fiscalità: un peso che opprime

Il quadro complessivo, i nostri interlocutori ce l'hanno fin qui spiegato con chiarezza, è tutt'altro che entusiasmante. Vale la pena, quindi, di spingersi un po' più in profondità, per individuare le principali problematiche che gravano sul mercato. "L'è difficoltà del settore - afferma Razelli - sono dovute in primo luogo alla debolezza della ripresa economica in Italia. Ma c'è di più: i provvedimenti in materia fiscale che negli ultimi mesi hanno colpito di automobilisti sono destinati a peggiorare una situazione già critica. Mi riferisco in particolare agli aumenti delle accise sui carburanti (+7,3% per la benzina e +9,7% per il gasolio - ndr), all'annunciato riordino dell'Ipt con rimodulazione delle tariffe parametrata alla potenza e portata dei veicoli, all'incremento fino a 3,5 punti dell'aliquota dell'imposta provinciale sull'Rc auto e al superbollo per le vetture di potenza superiore a 225 kW". La pressione fiscale, insomma, cresce ancora, fino a diventare insostenibile per la filiera e per gli stessi cittadini. Una situazione paradossale, specie in un Paese in cui, già oggi, l'Erario riceve dal settore dell'auto oltre il 16% del gettito complessivo. "Occorre smetterla di considerare l'automobile come una sorta di 'slot machine' - commenta



Ghinolfi -, per cui lo Stato tira una leva e poi aspetta che cadano un po' di soldi. Nella realtà, l'auto non è un gioco, tanto meno un gioco d'azzardo. È uno strumento di lavoro, soprattutto per le aziende. E un bene strumentale nell'esercizio dell'attività d'impresa dovrebbe essere trattato come tale. In Italia, invece, questo non avviene: da noi esistono limiti alla deducibilità, alla detraibilità dell'Iva che sono unici in Europa. Le nostre aziende, quindi, devono sostenere per la mobilità costi superiori a quelli dei concorrenti di altri Paesi, con grave danno alla loro competitività".

Che fare?

È la classica domanda da un milione di dollari (o di euro). Anche se, in questo caso, le cifre in ballo sono assai più ingenti. Che cosa possono fare, concretamente, gli attori del settore auto per ridare fiato al mercato? "La filiera automotive deve continuare a concentrarsi sulla propria competitività - risponde Razelli -, lavorando sulle direttrici dell'internazionalizzazione e dell'innovazione". Un concetto che trova concorde il presidente di Unrae: "Soprattutto nei mercati maturi come quello italiano - sottolinea Bousquet -, la chiave è più che mai l'innovazione sul prodotto. Che vuol dire novità e, in quanto tale, genera interesse nel pubblico, anche in tempi di crisi.

Quasi tutti i costruttori sono oggi protagonisti di una fase d'innovazione tecnologica molto interessante, soprattutto a livello di motorizzazioni capaci di garantire meno consumi e meno emissioni. Le soluzioni in campo sono diverse: ibrido, ibrido plug-in, elettrico, metano, Gpl... Non dobbiamo cedere alla tentazione di stabilire fin d'ora quale sarà la migliore, lasciamolo decidere ai clienti. Certo, occorre inserire lo sviluppo di tali tecnologie in un 'quadro' coerente, per costruire il quale non si può prescindere dall'intervento delle istituzioni". Le quali istituzioni, però, spesso non appaiono sufficientemente sensibili ai problemi dell'automobile, consegnando alle cronache lo spettacolo di una politica che, come dice Lazzaroni, "al di là di enunciazioni generiche, non presta attenzione alle aziende e non prevede alcun intervento per sostenere il ringiovanimento del parco circolante, sia aziendale che privato". Ma le associazioni della filiera

non si perdono d'animo, ed elaborano nuove soluzioni da sottoporre a chi ha responsabilità di governo: "Stiamo lavorando - conferma Bousquet - su una proposta che prevede il rilancio del mercato su due assi: da un lato, lo sviluppo del canale delle vetture aziendali attraverso una revisione della fiscalità. Così si restituirebbero alla domanda di nuove auto almeno 100mila immatricolazioni annue in più, ridando ossigeno anche alle reti di vendita. In secondo luogo, chiediamo un'accelerazione delle misure volte a dare vita a una mobilità ecologicamente sostenibile, raccolte in un piano nazionale coerente che preveda tanto soluzioni per le infrastrutture quanto bonus all'acquisto. L'importante è che si tratti di un discorso strutturale su più anni, non di una semplice operazione di rottamazione di 6 mesi o un anno". "Per quanto riguarda eventuali incentivazioni - concorda Pavan Bernacchi -, siamo interessati esclusivamente a interventi su base almeno triennale".

Uniti si vince

Le proposte, insomma, non mancano. Così come la convinzione che, per catturare davvero l'interesse di chi è chiamato ad ascoltarle, sia ormai impossibile prescindere da quel gioco di squadra di cui si parlava all'inizio. Ben vengano, insomma, gli "Stati Generali dell'Auto", come conferma Lazzaroni: "Tutta la filiera deve mettere le proprie idee e la propria determinazione a fattor comune. Da soli non si va da nessuna parte, si sprecano occasioni per valorizzare le idee e metodi per farle conoscere e apprezzare. Insomma, si incide meno".

“ Occorre smetterla di considerare l'automobile come una 'slot machine', per cui lo Stato tira una leva e poi aspetta che cadano un po' di soldi. L'auto non è un gioco. È uno strumento di lavoro, soprattutto per le aziende

Paolo Ghinolfi (Aniasa)

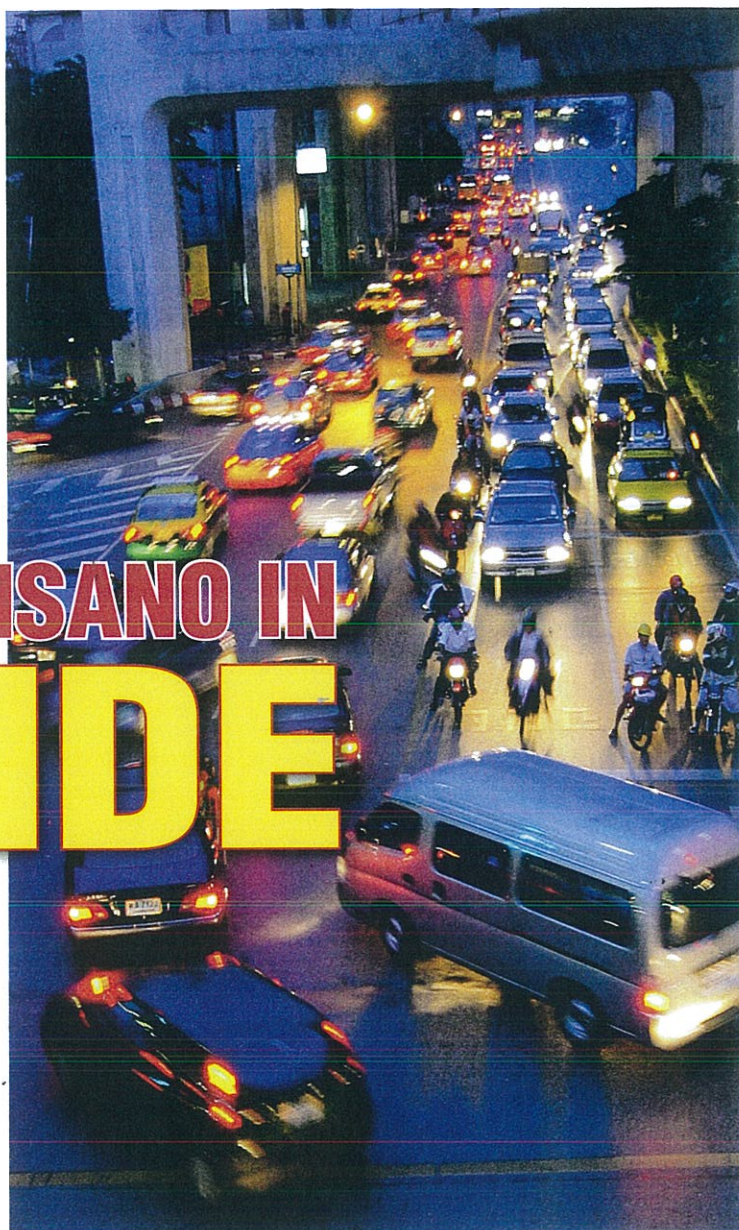
In un mercato dell'auto **ancora in affanno**, le uniche note positive arrivano dai **parchi auto aziendali**, in particolare dal **noleggio**. E, dato significativo, i clienti sembrano mettere da parte il downsizing, tornando a puntare su **dimensioni e cilindrata più generose**

LE FLOTTE PENSANO IN GRANDE

di Pietro Teofilatto

Un mercato ancora in difficoltà, quello dell'auto, come attestano i dati ufficiali del ministero dei Trasporti.

Il primo semestre 2011 ha chiuso con 1.013.000 immatricolazioni (-13%), oltre 260mila in meno rispetto alla media dello stesso periodo degli ultimi 10 anni. Cresce quindi l'allarme per lo stato di salute della filiera automotive, non supportata neppure dall'andamento dei principali indicatori economici: dall'inflazione all'indice del clima di fiducia dei consumatori, che registra in particolare un peggioramento dei giudizi sulla convenienza all'acquisto di beni durevoli. A ciò si aggiunge una pressione fiscale di incredibile (e incomprensibile) intensità, che spazia dalle maggiori accise sui carburanti all'addizionale sulle auto di segmenti



superiori previsto dalla Finanziaria, dall'aumento della tassazione sui contratti di assicurazione Rc all'imminente aumento dell'Ipt. Se il settore cerca di non naufragare, sembra che il legislatore intenda invece correre il rischio di perdere uno dei maggiori contribuenti, con oltre 67 miliardi di euro versati nel 2009, pari al 16% del totale del gettito fiscale e al 4,5% del Pil. In questa situazione d'incertezza, il bilancio è reso meno pesante dalle vendite di auto aziendali, che registrano nel semestre un aumento del 12,4%,

arrivando a rappresentare il 34% del mercato. E il mese di giugno ha visto la rappresentanza delle flotte volare al 40%, con un noleggio capace di superare addirittura il 20% delle compravendite. Un dato di grande rilevanza, cui Governo e P.A. dovrebbero prestare la giusta attenzione.

Le scelte dei clienti

Di fronte a tale crescita, è doveroso domandarsi qual è la tipologia di veicoli che interessa i clienti del noleggio, suddivisa tra lungo e breve

termine. Un primo riferimento è costituito dai mezzi immatricolati nel 2010, classificati per segmento secondo gli standard Unrae. La maggior parte delle immatricolazioni dell'intero settore è incentrata sui segmenti medio-bassi (fino a 1.500 cc) A, B e C, le citycar, le utilitarie, le berline medie, che valgono il 65%, quasi i 2/3. Si tratta di auto richieste per brevi/medie percorrenze, utilizzate per esigenze in un ambito territoriale limitato, quasi sempre in città o in zone vicine, con consumi ovviamente ridotti. Rispondono cioè alle esigenze di mobilità tipiche del turista medio e di aziende con esigenze prevalentemente locali. Se nel noleggio a breve termine è comunque predominante l'auto di dimensioni minori (il 50% è dei segmenti A e B, che rappresentano invece solo il 25% nel lungo termine), la necessità di maggiori percorrenze chilometriche incide sulla composizione del nuovo parco auto Nlt, che registra il 73% nei segmenti C, D ed E. Qui si nota una forte presenza di vetture di maggior cilindrata (da 1.500 a 2.000 cc.) appartenenti al segmento medio-superiore D, che da solo vale quasi un terzo degli acquisti. Anche nel breve termine sono comunque richiesti tali veicoli, che arrivano al 16% del totale. La classifica delle auto più utilizzate nel noleggio conferma la predominante presenza di modelli operativi, per esigenze di mobilità in ambito locale, e di vetture dei segmenti A, B e C, che comprova la tendenza ai segmenti piccoli e medi. Nella tabella a lato si nota inoltre la notevole presenza dei veicoli del Gruppo Fiat, che arriva a quasi il 33% delle immatricolazioni sui Top 10.

Il downsizing non è più di moda?

È interessante osservare come nel Nlt sia arrivato a livelli interessanti il segmento dei veicoli superiori e di gamma alta, in particolare il

segmento E, aumentato dal 6 al 12%. Collegato alla crescita del segmento D, che ha toccato il 32%, si tratta di un elemento indicativo della nuova domanda di mezzi con impiego a fini tipicamente "d'ufficio", comodi e più sicuri, pronti a percorrere un chilometraggio elevato. A testimonianza del fatto che l'auto aziendale è uno strumento di lavoro, che prescinde sempre più da politiche di mero fringe benefit. Continua infatti ad aumentare la durata media (quasi 41 mesi) ed è stabile a 30mila km/anno la percorrenza media, che nel 2007 era ferma a 29mila. Quindi il downgrading/downsizing, in auge dall'inizio della crisi, è forse arrivato al capolinea? Che si tratti di un'inversione di rotta è troppo presto dirlo. Secondo gli operatori, c'entrano

Nel Nlt cresce la penetrazione dei veicoli superiori e di gamma alta, in particolare il segmento E, aumentato dal 6 al 12%

anche i rinnovi di precedenti contratti, che erano stati sottoposti a proroga. Certo, comunque appare circoscritta la richiesta di vetture di valore più contenuto e l'aumento del valore medio dei veicoli, lievitato di quasi il 15%, induce a pensare a un ritorno ad auto di maggiori dimensioni e cilindrata. È necessario parimenti considerare che, da una parte, la dotazione di optional per la sicurezza e la navigazione non incide più in termini di costo come negli

DISTRIBUZIONE IMMATRICOLAZIONI VETTURE A NOLEGGIO (2010)

Segmento	Breve termine		Lungo termine	
	Unità	%	Unità	%
A - citycar	23.045	20	10.068	8
B - utilitarie	34.493	30	20.731	17
C - medie	29.891	26	35.533	29
D - medie-superiori	18.391	16	38.443	32
E - superiori	6.896	6	14.067	12
F/G - alto di gamma	2.229	2	2.425	2
Totale	114.945	100	121.267	100

Fonte: Aniasa

LA TOP 10 DEL NOLEGGIO

Posizione	Modello	Unità	Segmento	Share
1	Grande Punto - FIAT	25.717	B	11%
2	Panda - FIAT	22.632	B	9,7%
3	Nuova 500 - FIAT	13.884	A	6%
4	Fortwo - SMART	9.786	A	4,2%
5	A4 - AUDI	7.424	D	3,3%
6	Mégane - RENAULT	7.424	C	3,2%
7	Bravo - FIAT	7.365	C	3,2%
8	Golf - VOLKSWAGEN	7.161	C	3,1%
9	Delta - LANCIA	6.628	C	2,9%
10	Focus - FORD	5.987	D	2,5%

Fonte: elaborazione Aniasa su dati Unrae

LUNGO TERMINE: ALCUNI DATI

	2010	2009	Var.
Valore immatricolazioni x unità (euro)	22.099	19.254	+14,8%
Durata media contrattuale (mesi)	40,9	38,9	+5%
Km medio/anno	30.391	30.743	-1%

FLOTTA NLT: TIPOLOGIE DI ALIMENTAZIONE

	2010	2009	Var.
Benzina	10,4%	9%	+15%
Gasolio	87,8%	88,3%	-1%
Altro	1,9%	2,6%	-30%
Totale	100 %	100 %	

QUOTA % DEI VEICOLI IN NLT PER MARCHIO

	2010	2009	Var.
Fiat	42,8%	44,2%	-3%
Volkswagen	8,1%	7,9%	+2%
Ford	6,9%	7,1%	-3%
Audi	7,7%	6,7%	+15%
Alfa Romeo	4,0%	5,0%	-19%
BMW	4,5%	5,0%	-10%
Renault	5,4%	4,9%	+10%
Opel	3,4%	3,1%	+12%
Citroën	3,5%	3,0%	+15%
Lancia	3,0%	2,7%	+10%
Altro	10,7%	10,4%	+2%

Fonte: Aniasa

anni passati e che, dall'altra, su tale aumento del valore medio hanno probabilmente inciso le differenti politiche commerciali delle Case auto. Degna di nota è la netta riduzione di consumi e livelli di inquinamento, che tutti i marchi hanno fortemente perseguito in relazione ai dettati UE, specie per le maggiori cilindrato con l'introduzione di motori diesel più efficienti.

Occorre comunque valutare in un arco temporale più ampio il fenomeno, che se confermato andrebbe letto come segnale anticipatore di una ripresa del mercato. La storia del noleggio conferma, infatti, che in seguito a situazioni d'incertezza, come per

esempio quella verificatosi nel 2006/2007 con la manovra fiscale sull'Iva e il successivo riequilibrio, il mercato inizia la ripresa con un discreto aumento di immatricolazioni delle auto di fascia alta.

Sul fronte delle alimentazioni si conferma la preferenza per le vetture a gasolio, pur se in leggero calo rispetto al 2009, rispetto a quelle a benzina; in netta flessione invece i modelli con altre alimentazioni.

Va sottolineato che l'incidenza dei veicoli ad alimentazione alternativa, auspicata da tutti come unica soluzione efficace per sostenere lo sviluppo della mobilità ecologica, potrebbe essere maggiore nel Nlt, in presenza di incentivi e/o maggiore considerazione da parte delle Istituzioni. È comunque da rilevare che già dal 2010 sono stati inseriti in flotta veicoli omologabili Euro 5 (in vigore solo dal 2011): un fatto indicativo della vocazione ambientale del noleggio.

Sempre in tema di tipologie di vetture preferite, infine, la composizione della flotta in Nlt in base alla Casa automobilistica vede un'alta concentrazione, con i primi 10 marchi che, complessivamente, rappresentano il 90% del mercato.

FERRAGOSTO AMARO SUL FRONTE IPT

Alla ricerca di risorse di facile reperimento, il Governo vuole attingere ancora dal settore auto, tassando le vetture private e aziendali con uno dei tributi più detestati, l'Ipt, imposta unica in Europa e destinata alle casse delle Province. Con il D.lvo sul federalismo fiscale di maggio era previsto che con decreto ministeriale si riordinasse l'Ipt, considerando tra l'altro la potenza e il livello di inquinamento. Ora, di fronte alla crisi finanziaria, il Governo ha deciso con il decreto legge n. 138 del 13 agosto per un aumento immediato: che per una

vettura di potenza media di 85 Kw è superiore al 200%!

Tutte le associazioni dell'automotive (Anfia, Aniasa, Assilea, Federauto e Unrae) si sono attivate per la rimozione della disposizione dalla Manovra, evidenziando al Parlamento che, con un ordine del giorno di luglio, il Governo si era già impegnato a una riforma complessiva dell'Ipt. Emendamenti in tal senso, presentati dalla V Commissione Bilancio del Senato, sono stati dichiarati ammissibili, ma l'incognita e le perplessità restano alte.