



LE FLOTTE TRA PRESENTE E FUTURO



Nel 2009, il settore dell'auto aziendale **ha risentito della crisi** e della mancanza di sostegno da parte del Governo. Lo spazio per invertire la rotta, però, c'è: **magari sperando nel traino dell'Europa...**

di Pietro Teofilatto

Il mercato italiano dell'auto ha chiuso il 2009 con 2.158.010 immatricolazioni: un calo sul 2008 di poche migliaia di unità (3.000) e contenuto percentualmente nello 0,17%. Se si considera che l'anno era iniziato con contrazioni addirittura del 33% e del 24% a gennaio e febbraio, il consuntivo al 31 dicembre è sicuramente positivo.

Ed è quanto mai evidente che il grande recupero del secondo semestre sia dovuto all'entrata a pieno regime degli incentivi (1.059.000

TABELLA 1

Immatricolazioni autovetture per uso

	2009	2008	Var. % 2009/2008	% sul mercato 2009	% sul mercato 2008
Privati	1.668.539	1.481.687	12,61	77,32	68,54
Società	251.941	356.363	-29,70	11,67	16,58
Noleggio	237.529	321.632	-26,15	11,01	14,88
Totale	2.158.010	2.161.682	-0,17	100,00	100,00

Fonte: elaborazioni Unrae su dati ministero dei Trasporti

TABELLA 2

Immatricolazioni autovetture per alimentazione

	Quote % 2009	Quote % 2008	Quote % 2007
Diesel	41,82	50,57	55,66
Benzina	36,17	42,17	40,57
GPL	15,72	3,43	1,20
Metano	5,92	3,66	2,43
Ibride	0,35	0,16	0,14
Etanolo	0,01	-	-
Elettrico	-	0,01	-
Totale	100,00	100,00	100,00

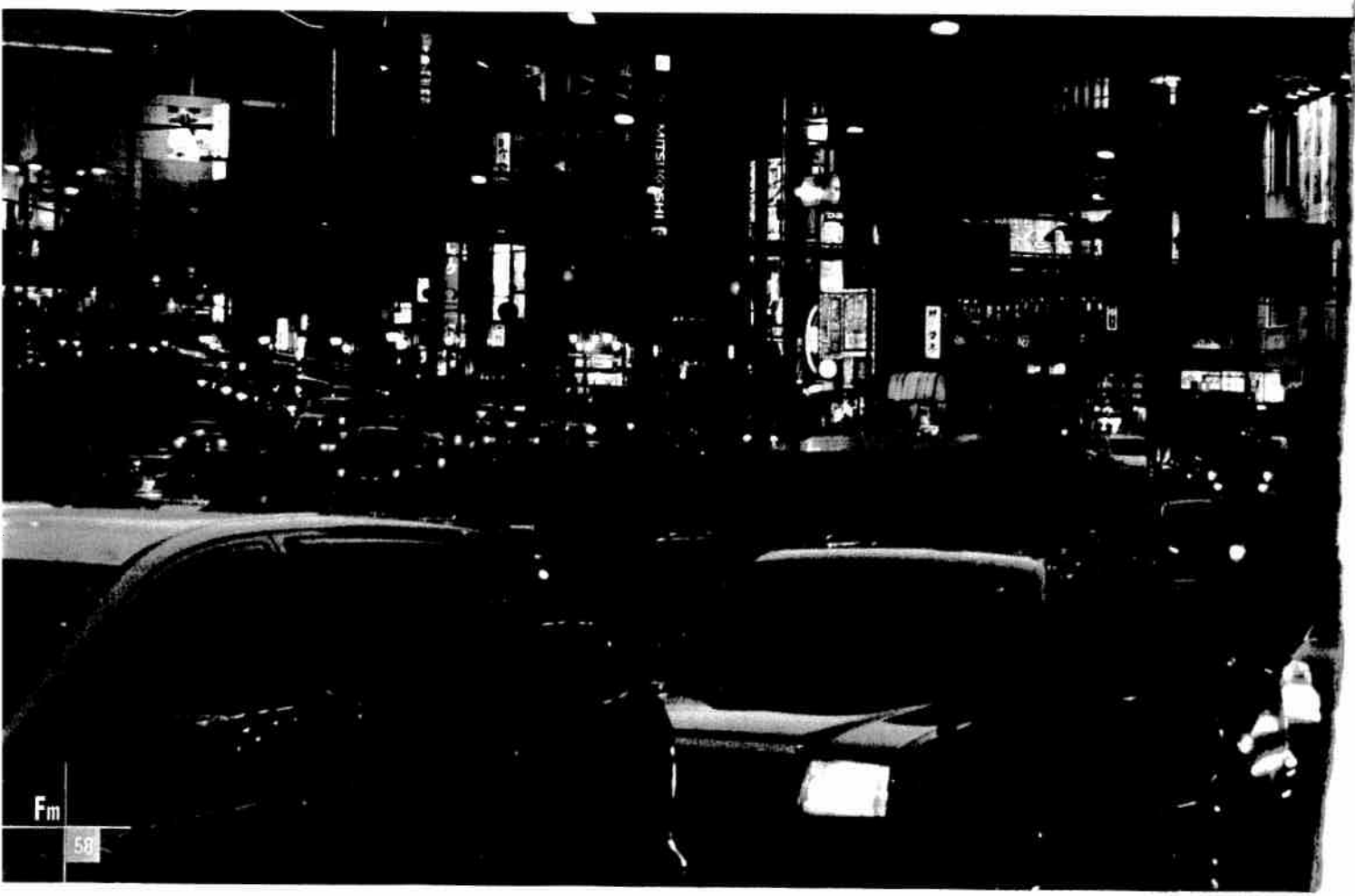
Fonte: Unrae

unità vendute, pari al 49%), senza i quali il mercato si sarebbe attestato a quota 1,7/1,8 milioni di auto.

Come si evolve il mercato

Le decisive misure di sostegno, che saranno rinnovate nel 2010 anche se probabilmente con importi ridotti, e la progressiva fase di maturità del prodotto, hanno notevolmente modificato la struttura del mercato. Innanzitutto sono cresciute le immatricolazioni ai privati; sono state poi acquistate vetture più piccole (specialmente i segmenti A e B) e, ancora, la tipologia di alimentazione è avviata a innovazioni forse "epocali", mentre fortemente penalizzate sono state le immatricolazioni di auto aziendali e di vetture di classe medio/alta.

Auto più piccole, di minor cilindrata e con alimentazione a Gpl o metano: sono questi i maggiori successi del 2009. In particolare i dati delle



alimentazioni alternative indicano un cambiamento strutturale di non poco conto sul 2008, con il Gpl che registra un +346%, il metano un +58% e diesel e benzina rispettivamente al -18 e -14%.

Fotografia di una crisi

Se il mercato continua a tirare, con 489.470 immatricolazioni l'intero settore delle flotte aziendali (e quindi di proprietà, leasing e noleggio) ha invece conosciuto una riduzione di oltre 190mila unità nuove (-28%), mentre a livello di presenza sul mercato si è fermato l'avvicinamento alle percentuali europee (22,68% contro il 31,46% del 2008, rispetto a una media UE del 40%) e si è addirittura tornati ai livelli di 10 anni fa (eravamo al 22,3% nel 1999). Per il noleggio, i dati di immatricolato diffusi dal ministero dei Trasporti indicano 237.529 vetture contro le 321.632 del 2008 (-26,15, pari a 84mila unità in meno).

TABELLA 3

Immatricolazioni autovetture per segmenti

	Quote % 2009	Quote % 2008	Quote % 2007
A - Piccole	22,96	20,64	17,54
B - Utilitarie	40,67	37,28	40,69
C - Medie	21,92	24,53	24,69
D - Medie superiori	11,97	13,99	13,05
E - Superiori	2,20	3,16	3,62
F - Alto di gamma	0,29	0,39	0,41
Totale	100,00	100,00	100,00

Fonte: Unrae

E quindi anche il comparto della locazione ha visto nel 2009 ridursi la quota di incidenza sul mercato, che è passata dal 16,58% del 2008 all'11,67%.

Questo deciso calo d'immatricolazioni è senza dubbio dovuto agli esiti della crisi finanziaria - minor agibilità al credito, riduzione dei valori dell'usato e, pertanto, maggior periodo di ammortamento - che hanno indotto le aziende clienti a tenere in flotta per un maggior periodo i veicoli, al fine di ridurre l'impatto di costo nell'esercizio.

Ma le flotte hanno risentito anche della mancanza totale di sostegno da parte del Governo italiano, che continua a non valutare adeguatamente la rilevanza economica e i vantaggi finanziari di questo comparto per il sistema produttivo.

Senza considerare la riduzione di gettito tributario non inferiore a un miliardo di euro che si è verificata nel 2009, a causa del calo delle immatricolazioni.

Quali prospettive?

È sicuramente presto per pensare che siamo vicini alla fine di una fase produttiva, in quanto i margini di crescita delle flotte aziendali, e del noleggio in particolare, appaiono ancora molto ampi, specialmente se ci rapportiamo alle consolidate realtà degli altri Paesi UE.

Se il 2010 comincia con un consistente portafoglio ordini di auto

Nel 2009 le flotte hanno risentito della crisi, ma anche del mancato sostegno del Governo

incentivate, che possono essere immatricolate fino al 31 marzo con gli incentivi 2009, e con segnali positivi per il PIL, il recupero dell'economia sarà sicuramente progressivo.

E per mantenere le immatricolazioni sui livelli raggiunti nel 2009 occorrerà che gli incentivi vengano rinnovati in forma significativa, pur se ridotta, altrimenti non daranno alcun apporto aggiuntivo alla domanda.

Per le flotte aziendali la possibilità di "agevolazioni" potrebbe venire - in assenza/latitanza dello Stato italiano - ancora una volta dall'Unione Europea e sul fronte fiscale. Il 31 dicembre 2010 scadrà infatti il termine di concessione dell'aliquota forfetaria IVA del 40% concordata a metà 2007 con il Consiglio UE (per sottrarsi all'aliquota del 100%, derivante dalla famosa sentenza della Corte di Strasburgo del 2006, che dichiarava la legislazione italiana sulla detraibilità dell'IVA incompatibile con l'ordinamento comunitario). Dobbiamo, come sempre, sperare nel traino dell'Europa...