

Rivista del Noleggio e Fleet Management

FLEET magazine

47

Con il Patrocinio



FLOTTE E ASSICURAZIONE DEL CREDITO IL TASSELLO CHE MANCAVA?

IN QUESTO NUMERO:



Massimo Falcioni
Euler Hermes SIAC



Norbert van den Eijnden
Alphabet International



Maurizio Ceci
Alphabet Italia



Emanuele De Gregorio
Aeroporti di Roma



Domenico Lup
Leasys



Pietro Teofilatto
Aniasa

Gli incentivi possono ridare fiato al mercato dell'auto. Penalizzando però una parte rilevante del business del noleggio: la rivendita dell'usato. La strada per uscire dall'empasse? Seguire l'esempio dell'Europa

SE LA ROTTAMAZIONE I VALORI RESIDUI

di Pietro Teofilatto

I dati parlano chiaro: nel 2008, "annus horribilis" dell'auto con un calo del 13,3% (2.160.131 immatricolazioni, cioè 333mila in meno rispetto al 2007), unica nota in controtendenza è stato l'andamento del noleggio veicoli.

Non più gravato dai pesi fiscali apparsi e per fortuna dissoltisi a cavallo del 2006-2007, con 322mila immatricolazioni complessive di vetture nuove, pari al 15% del mercato nazionale (Tabella 1), e ulteriori 30mila di veicoli commerciali, il noleggio ha svolto un ruolo di grande rilievo. Non solo contribuendo a sostenere l'intera filiera dell'automotive, ma anche generando risparmio - e quindi maggiore competitività - per 70mila aziende e 1.400 Pubbliche Amministrazioni, che con 650mila conducenti utilizzano ogni giorno i servizi di noleggio. E anche se nel secondo semestre è stato registrato un rallentamento legato alla contrazione del business delle aziende clienti, le stime su fine anno indicano una crescita del fatturato del 5%. Come da facili previsioni, con un quadro generale sempre più turbato

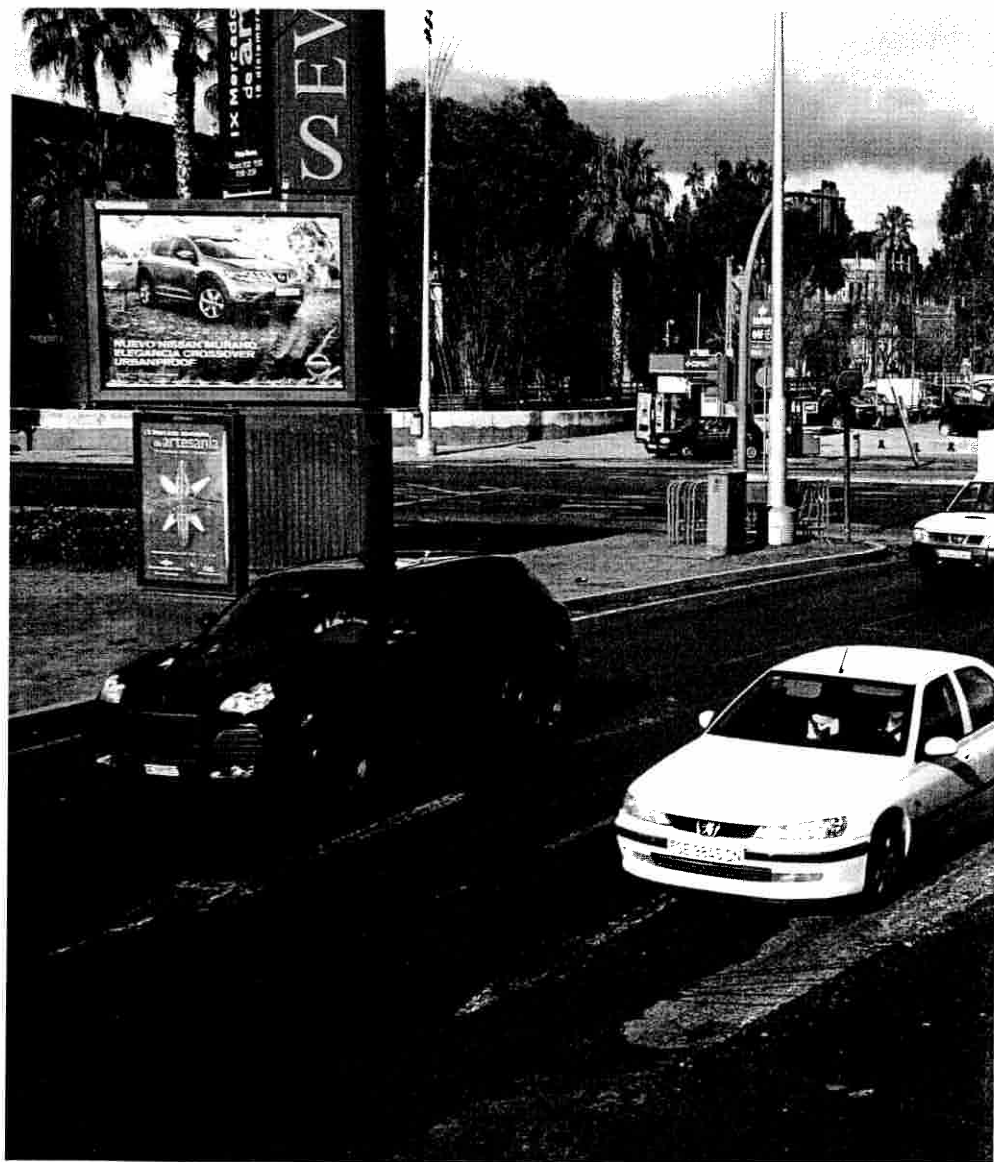
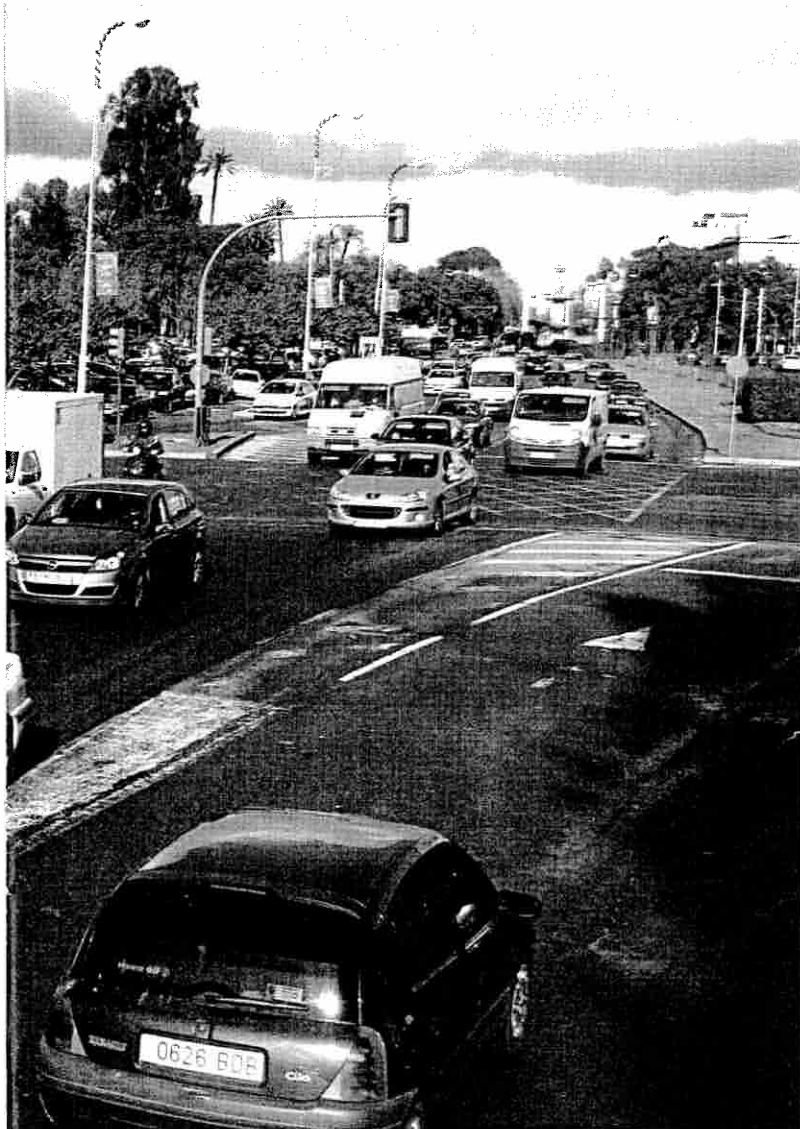


Tabella 1	Mercato dell'auto	2008	2007	Variatione 08/07
	Immatricolazioni	2.150.933	2.300.000	-6,5%
	Immatricolazioni uso noleggio	321.600	321.600	0,0%
	Incidenza noleggio sul mercato nazionale	14,9%	14,0%	+6,4%

Elaborazioni Aniasa sui dati ministero dei Trasporti-Unrae al 31/12/2008

DEPRIME



dalle notizie sulla finanza e sull'economia e incerto sul futuro, attendendo le sospirate misure di sostegno, all'inizio del 2009 il mercato è andato in tilt.

Ma con il recente provvedimento del Governo, il D.L. n. 5 del 10 febbraio che ha finalmente varato gli incentivi, le vendite e la produzione sono riprese con decisione, con un boom di ordini per i modelli ecologici e addirittura il rientro dalla cassa integrazione.

In un clima di rinnovate aspettative, la ripartenza non porterà certo ai livelli record del 2007, ma secondo le Case il mercato potrebbe attestarsi a fine 2009 vicino ai 2.000.000 di unità, livello comunque inferiore alla media dell'ultimo decennio, pari a circa 2.300.000 autoveicoli.

Quali effetti sull'usato?

Ma, in questa fase di contrazione economico-finanziaria generalizzata, gli attuali incentivi a sostegno dell'auto potrebbero mettere in crisi una parte rilevante del business del noleggio, cioè la rivendita dei veicoli usati.

Come verificatosi in precedenza, le campagne di rottamazione incentrate solo su vetture nuove, accompagnate da forti sconti delle Case, causano un brusco rallentamento della domanda e una riduzione delle quotazioni dell'usato, con deprezzamenti non prevedibili.

In particolare, il turnover dei veicoli a noleggio oscilla in media tra i 6-8 mesi (breve termine) e i 36 mesi (lungo termine). E la vendita del parco auto usato costituisce per le aziende di noleggio un fattore di produzione primario, che condiziona fortemente la dinamica di acquisto per un continuo rinnovo della flotta.

Tabella 2

Immatricolazioni autoveicoli	Gennaio 2009	Gennaio 2008	Variazione 09/08
Privati	115.489	182.310	-36,64%
Società	23.443	31.546	-25,61%
Noleggio	18.482	19.919	-7,25%
Totale	157.414	233.675	-32,64%

Elaborazione Ariasa su dati Unrae al 31/01/2009

Il pericolo è che l'incentivazione all'acquisto solo di vetture di nuova immatricolazione crei condizioni di una forte penalizzazione dell'usato, in particolare per quelle vetture che con meno di 24 mesi di vita costituiscono la quasi totalità delle auto attualmente presenti nelle flotte a noleggio. Di fronte a tale scenario, viste le interconnessioni da una parte sui flussi finanziari e sulla ridotta agibilità delle linee di credito e dall'altra sulla necessaria riformulazione dei canoni, le imprese di noleggio saranno inevitabilmente portate - mantenendo inalterati i livelli di qualità dei servizi - a tenere in flotta per un maggior periodo i propri veicoli.

Ne deriverebbe, come automatica conseguenza, una forte riduzione delle nuove immatricolazioni, riducendo quindi gli obiettivi del Governo di sostegno del mercato in chiave di rilancio della produzione auto. Al momento non ci sono previsioni generali di



settore, ma secondo le prime ipotesi è prospettabile un calo del 10-12% delle immatricolazioni per il 2009, circa 40mila veicoli, vale a dire 230 milioni di euro in meno di gettito erariale sotto forma di IVA, tasse auto e IPT.

Idee e soluzioni: qualche proposta

Per venire fuori da questa situazione di emparse, come sta avvenendo in altri Paesi europei (per esempio la Germania), gli incentivi potrebbero

essere estesi anche a tutte le vetture usate, Euro 4 o Euro 5, con anzianità non superiore a 24 mesi dalla data di prima immatricolazione. Ancora, visto che le misure di sostegno sono espressamente finalizzate a incentivare veicoli ecologici, perché non usare anche la leva fiscale, rivelatasi fondamentale per ogni seria politica ambientale? Non sarebbe peregrino avvicinarsi alle aliquote di detraibilità IVA oggi in vigore nell'Unione (in Francia, Germania, Spagna, Gran Bretagna la detraibilità IVA viaggia al 100%, da noi al 40%) o un aggiornamento ai valori di deducibilità in altri Paesi UE (illimitati e da noi ancora a quota 3.615 euro, immutati addirittura dal 1998).

Non va dimenticato che l'auto aziendale è ripartita con impeto proprio a metà 2007, una volta definita e riequilibrata la questione della detraibilità dell'IVA. E sarebbe di grande effetto - nonché in linea con l'indirizzo europeo e nazionale d'incentivare i veicoli con emissioni inferiori a 120/130 g/km di CO₂ - agevolare anche le auto a minor impatto ambientale utilizzate a fini di lavoro. Considerato il ruolo e la funzione del noleggio, insomma, è tempo che il legislatore si attivi.

GENNAIO 2009: QUALCOSA STA CAMBIANDO

Per il mercato dell'auto lo scorso gennaio, pur mese di abituale "velocità ridotta", la contrazione è stata molto forte: 157.418 vetture immatricolate e un calo del 32,64% rispetto a gennaio 2008, nonostante il ricorso ai chilometri 0 (Tabella 2).

È comunque il risultato più basso degli ultimi 25 anni.

Rispetto all'intero 2008, gennaio sembrerebbe però denotare una diversificazione di tendenza tra acquisti in proprietà/leasing finanziario e noleggio.

Infatti, pur aumentando la percentuale complessiva sul mercato dal 22% al 26,6%, i volumi delle immatricolazioni in proprietà/leasing sono scesi da 31.546 a 23.443 (-25,61%), mentre il noleggio segna una riduzione di immatricolazioni più contenuta, del 7,25%, passando da 19.919 a 18.482 nuove immatricolazioni, ma con un'incidenza sul mercato mensile in aumento dall'8,48 all'11,74%. È chiaro, però, che bisognerà attendere ancora qualche mese per avere un quadro più chiaro, anche alla luce degli effetti degli incentivi.