

Casa Editrice la fiaccola srl

Numero 20
settembre 2011

Flotte & finanza

Scegliere, Gestire, Ottimizzare

Non è ancora una sinfonia, ma le note non sono più isolate. Senza aspettare incentivi o standardizzazioni, le Case hanno preso la bacchetta in mano e costruito veicoli elettrici a misura di privato e di flotta. Sentite che musica



ECO Electric Car Orchestra

Decimo Rapporto Aniasa
Il mercato del noleggio
frenato da un fisco iniquo

Mystery Client in Nissan
Chiacchiere tante,
competenza poca

Renault Laguna Sportour
Perfetta per le flotte
ma c'è solo diesel

TEMPO DI LETTURA:

10 minuti

QUESTO ARTICOLO INTERESSA A:

Aziende di noleggio, istituti di ricerca,
fleet manager, liberi professionisti

TUTTO OK, NONOSTANTE IL GOVERNO.

Il muro di gomma

È quello contro cui rimbalzano gli operatori del noleggio. Il settore è in salute, ma se non fosse per quei tetti su Iva e oneri da rivedere e la "mazzata" incombente dell'Ipt, sarebbe un fiore all'occhiello per l'economia italiana

di Roberta Carati

Come un suo predecessore, Gianluca Soma, che si accarezzava il pizzetto prima di pronunciare le parole più dure, anche il presidente Paolo Ghinolfi 'firma' i suoi interventi: arrota l'inconfondibile erre francese (del resto, è amministratore delegato di una società, Arval, 100 per 100 Gruppo BNP Paribas) quasi a rendere ancora più taglienti i suoi strali. Chiunque sia il destinatario, in questo caso il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Siamo alla presentazione del decimo Rapporto Aniasa, polposo consuntivo elaborato dall'associazione che riunisce le imprese del settore, che ogni dodici mesi fa il punto sull'andamento del mercato del noleggio cercando di spingere lo sguardo un po' più in là. Le cifre cambiano - in crescita per anni e poi negli ultimi due con quei segni 'meno' che sporcano le pagine - ma quello che colpisce è l'immobilismo del Governo, che continua a comportarsi come se il settore non valesse. E quando interviene punisce.

Sosteneva Soma nel 2005: "In tutte le sue forme, il noleggio è arrivato a ritagliarsi un posto di primo piano nel mercato dell'auto e più in generale nel sistema socio economico del Paese senza ricevere aiuti dai legislatori. Da soli siamo cresciuti; da soli sosteniamo l'auto; da soli facciamo crescere l'occupazione; da soli riduciamo l'inquinamento". Sono passati sei anni, tra Soma e Ghinolfi c'è stato un altro presidente, Lucchini, ma la solitudine che circonda gli operatori del renting è la stessa. E a farne le spese, ha ribadito Ghinolfi, è "il mercato dell'auto aziendale e del noleggio in particolare, sottodimensionato a causa di un trattamento fiscale fortemente penalizzante, che produce condizioni di minore competitività per le aziende italiane rispetto alle concorrenti europee le quali sopportano costi inferiori (i trasporti rappresentano il 6-8 per cento dei costi complessivi aziendali) su un bene rilevante quale il parco auto. Su questo quadro già a tinte fosche - aggiunge il presidente Aniasa - andrà presto a impattare pesantemente anche la 'mazzata' dell'Ipt, di cui pochi parlano pubblicamente, e che comporterà maggiori oneri per tutti gli automobilisti e in particolare per il nostro settore. Abbiamo stimato maggiori oneri diretti (derivanti da nuove immatricolazioni) e indiretti (da vendita usato) per oltre 60 milioni di euro". Insieme alle altre associazioni della filiera dell'auto è stato quindi attivato presso il Ministero dell'Economia un tavolo tecnico sull'IPT, "e siamo in contatto con la

La vettura aziendale volano per l'asfittico mercato automotive: nel primo semestre 2011 il targato sfiora quota 346mila, con un incremento del 12,4 per cento sullo stesso periodo dell'anno scorso.

L'auto aziendale in Italia

Immatricolazioni	Gen/Giu	Gen/Giu	Var.% 11/10	Incidenza mercato	
	2011	2010		2011	2010
Flotte aziendali (*) di cui	345.978	307.653	12,40	34	26,26
Noleggio	180.319	159.208	13,26	17,72	13,59
Società/Leasing	165.659	148.445	11,60	16,28	12,67

(*) Noleggio/Società/Leasing

Elaborazioni ANIASA su dati Ministero Trasporti/Unrae

GIÙ LE MANI DALL'IPT

in nome di un interesse comune Aniasa, Anfia, Unrae, Federauto, Assilea, in altre parole tutte le associazioni della filiera automotive, hanno sottoscritto un appello alle Istituzioni perché stoppino la modifica dell'Ipt - Imposta Provinciale di Trascrizione, modifica che potrebbe comportare, in media, un raddoppio dell'attuale tariffa. Si legge in un comunicato congiunto: "La 'Manovra correttiva di Ferragosto', che in questi giorni è al vaglio del Senato, contiene all'articolo 1,

comma 12, una disposizione relativa alla modifica dell'Imposta Provinciale di Trascrizione che porterà a un ulteriore aggravio della tassazione sugli autoveicoli nuovi e usati. Se la norma dovesse essere approvata definitivamente, si avrebbe un'imposizione fiscale che rischia di deprimere ulteriormente il mercato dell'auto, oltre che comprimere le entrate sul fronte dell'Iva, già diminuite di quasi 2 miliardi rispetto al 2008". Le cinque associazioni sottolineano come "già da alcuni mesi il settore automotive è oggetto di altri interventi fiscali, quali l'au-

mento delle accise sui carburanti, l'incremento della tassazione RCAuto e la recente introduzione del superbollo". Senza contare che "i ristretti tempi di entrata in vigore recherebbero altresì indubbi disagi e difficoltà operative in sede di esecuzione dei nuovi adempimenti". L'auspicio è che "possa essere trovata un'adeguata soluzione, in linea con l'ordine del giorno accolto nel luglio scorso dal Governo, con un impegno ufficiale a non dare seguito alla revisione parziale dell'IPT, in attesa di una riforma complessiva prevista con la Legge di Stabilità".

Commissione per l'Attuazione del Federalismo per far meglio comprendere l'incidenza della manovra al varo e ottenere una marcia indietro sul tema".

Alla faccia del Governo

Nonostante un Governo che rema contro, il noleggio continua a godere di buona salute: a giugno 2011 risultano immatricolate ad uso locazione senza conducente 34.871 vetture contro le 31.340 di giugno 2010 (+11,3 per cento), con un'incidenza di penetrazione sul mercato complessivo del 20,55 per cento (18,17 a giugno 2010); sul totale del primo semestre si registrano 180.319 targhe rispetto alle 159.208 dell'analogo periodo dell'anno scorso (+13,26 per cento).

Significativa la domanda di auto nuove in un mercato che sconta la crisi più grave degli ultimi decenni, con un privato rimasto senza incentivi che mostra scarsa propensione all'acquisto (si stimano 1 milione e 800mila immatricolazioni per fine 2011, il 7 per cento in meno dell'anno scorso): nel solo mese di giugno, infatti, l'auto aziendale nel suo complesso (acquisti, leasing e noleggio) registra 67.851 unità contro le 60.413 di giugno 2010 (+12,30 per cento), con un'incidenza sul mercato salita al 40 per cento (era a 35 a giugno 2010). Il primo semestre del 2011 si chiude invece a quota 345.978 immatricolazioni, contro le 307.653 dell'analogo periodo del 2010 (+12,4 per cento).

Eppure il Governo - e dieci rapporti Aniasa dimostra-

Imprese penalizzate

Autovettura aziendale non assegnata al dipendente

	ACQUISTO		NOLEGGIO		LEASING	
	Deducibilità	Detraibilità Iva	Deducibilità	Detraibilità Iva	Deducibilità	Detraibilità Iva
	40%	40%	40%	40%	40%	40%
limite	18.075 €		limite ammontare		limite 3.615 €	
pari a	7.230 €		canoni proporzionale		pari a 1.446 €	
			a 18.075 €		annui	
FORD FOCUS 1.6 TDCI						
	Totale		Fiscalmente riconosciuto		Non fiscalmente riconosciuto	
Costo	19.000,00		7.230,40		11.769,60	
Iva	3.800,00		1.520,00		2.280,00	
Totale	22.800,00		8.750,40		14.049,60	
38% DEL TOTALE						

**IL FISCO
NON RICONOSCE
ALL'AZIENDA
14.049,60 €**

no che non è l'appartenenza politica a fare la differenza - continua a ignorare le legittime istanze di questo settore, facendo apparire risibile un ritocco normativo di per sé importante come quello che nel 2008 ha alzato il tetto della detraibilità dell'Iva. Risibile perché fatto fuori tempo massimo e comunque a discapito della deducibilità degli oneri.

Eccoli i nervi scoperti del noleggio, le questioni irrisolte che fanno dell'Italia un Paese isolato all'interno dell'Unione europea, con quel 40 per cento di limite della detraibilità dell'Iva quando nel resto dell'Europa è al 100 per 100, e una possibilità di deduzione dei costi di gran lunga al di sotto della media.

Un esempio chiarificatore: su una Ford Focus 1.6 Tdci 'in pool', quindi non assegnata al dipendente, il Fisco non riconosce all'azienda oltre 14mila euro.

Il Nlt nel primo trimestre 2011

	I trimestre 2011	I trimestre 2010	Var. %
Fatturato (mln €)	932	892	+4,5
Flotta circolante	513.200	513.400	0
Immatricolazioni	38.800	26.400	+47
Penetrazione automotive	7,6%	4%	+3,6 pps
Dipendenti	2.690	2.630	+2,3

Elaborazioni ANIASA su dati Ministero Trasporti/Unrae

Il Nlt nel primo trimestre 2011

	I trimestre 2011	I trimestre 2010	Var. %
Fatturato (mln €)	191	892	+3,24
Giorni di noleggio	5.750.000	5.520.000	+4,17
Numero di noleggi	957.500	904.500	+5,86
Durata media	6%	6,1%	-1,64
Prezzo medio al giorno (€)	33,22	33,51	-0,86
Flotta media	91.500	86.100	+6,27
Immatricolazioni	43.100	32.600	+32,21

Elaborazioni ANIASA su dati Ministero Trasporti/Unrae

Numeri confortanti dal primo trimestre dell'anno sia sul fronte del Nlt sia del rent-a-car: crescono le immatricolazioni (+47 per cento nel lungo termine, +32,21 nel breve), cresce il fatturato (rispettivamente +4,5 e +3,2 per cento). Questi dati appaiono ancora più positivi alla luce del netto calo di vendite di auto nuove al privato.

Quei tetti troppo bassi

Per ora la causa il presidente Ghinolfi: "Fermo restando la necessità di procedere nei prossimi mesi anche alla valutazione di un allineamento all'Europa sul fronte della detraibilità Iva (al 100 per 100 in Francia, Germania, Gran Bretagna e Spagna), oggi chiediamo al Ministero dell'Economia di aggiornare il tetto di costi deducibili bloccato dal 1997 a 18.076 euro, applicando almeno la rivalutazione Istat. Consci delle necessità di bilancio, avanziamo una proposta a invarianza di gettito per le Casse dello Stato". Tale modifica della deducibilità, infatti, incentiverebbe un maggior uso delle company car funzionando da leva fiscale e, spostando le immatricolazioni dal mercato dei privati a quello delle aziende, avrebbe il pregio di aumentare la velocità del rinnovo del parco auto circolante. Se un privato, infatti, cambia l'auto mediamente ogni 7 anni, le imprese rinnovano il parco ogni 4.

Secondo Aniasa, questa accelerazione produrrebbe evidenti benefici in termini di minori emissioni inquinanti e maggiore sicurezza sulle strade e, soprattutto, un aumento degli introiti per l'Erario derivante da quel-

lo delle immatricolazioni di auto aziendali calcolabile in circa 50mila euro annui; senza contare che la tassazione ordinaria su queste auto bilancerebbe ampiamente l'agevolazione fiscale proposta.

Breve ma intenso

Ma vediamo in dettaglio i numeri del decimo Rapporto aggiornati al 31 marzo. Promette bene quel +6 per cento registrato dalla domanda di noleggio a breve termine che si è tradotta in tre punti percentuali in più sul totale fatturato del primo trimestre 2011: 191.348.483 euro contro i 185.543.594 dei primi tre mesi del 2010. Una domanda in crescita ma più oculata e parsimoniosa (l'incremento dei giorni è infatti di soli 4 punti), e orientata verso prodotti meno costosi. Gli aeroporti, dove si concentra la domanda di turismo *leisure* e *business*, continuano a fare la parte del leone (anche grazie all'aumento del 7-8 per cento del traffico passeggeri sia nazionale che internazionale), mentre le postazioni *downtown* attestano che la richiesta di auto sostitutive

è stabile sui livelli di un anno fa.

Le aspettative sulla domanda hanno portato i noleggiatori a immatricolare oltre 43.000 veicoli che, sommati a quelli già a disposizione, hanno dato vita a una flotta media di oltre 91.500 in grado di soddisfare adeguatamente le esigenze del mercato.

Nessuna variazione di rilievo, invece, nel primo trimestre del noleggio a lungo termine, la cui stabilità è indicativa delle profonde ristrutturazioni intraprese dalle

aziende clienti, che nel momento di crisi hanno rivisto i volumi dei propri parchi auto, ottimizzando e aggregando alcune attività di servizio a cominciare dalle strutture di assistenza e di sviluppo commerciale.

Le prospettive sono comunque buone, come dimostra il sensibile aumento delle immatricolazioni sia di auto (+47 per cento), sia di furgoni (+32 per cento).

E lascia ben sperare anche quel due per cento in più della forza lavoro: a fronte del calo della flotta circolante registrato nell'ultimo biennio, le società del lungo termine hanno mantenuto il personale in forze, e ora stanno ricominciando ad assumere, fiduciose e impegnate a investire per una ripresa *tout court* del settore. ■

Con oltre 67 miliardi di euro versati nel 2009, pari al 16 per cento del totale del gettito fiscale e al 4,5 per cento del PIL, il settore del noleggio si conferma uno dei maggiori contribuenti.