




# Le company car tengono la rotta

## Il mercato auto | Gennaio-Febbraio 2012

Immatricolazioni	Gennaio Febbraio 2012	Var. % 2012/2011	Incidenza mercato 2012	incidenza mercato 2011
 Privati	174.230	-24,25%	64,55%	70,10%
Flotte aziendali*	95.694	-1,80%	35,45%	29,9%
<i>di cui</i>				
Società/Leasing	49.700	-2,17%	18,41%	15,48%
Noleggio	45.994	-2,79%	17,04%	14,42%
<b>Totale</b>	<b>269.924</b>	<b>-17,74%</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

(\*) Noleggio/Società/Leasing

Fonte: UNRAE Min. Trasporti ed elaborazioni ANIASA

centimetri.it

Nonostante una leggera flessione delle vendite, aumenta la quota di mercato:

è l'unico settore a quattro ruote che tira

**I**l mercato dell'auto affonda, le flotte invece no, anzi se non lo tenessero a galla potremmo parlare di vero e proprio naufragio. Il cliente privato delle automobili infatti latita, quello aziendale no, anzi la sua incidenza nel 2011 è stata del 33,7% contro una media nei 20 anni precedenti del 22,6% e nei primi due mesi del 2012 ha raggiunto addirittura il 35,4%, ma con una nuvola all'orizzonte: anche le company car cominciano a mostrare il segno meno, pur moderatamente (-1,8%), mentre l'anno scorso le immatricolazioni sono aumentate del 5,3% a fronte di un calo del mercato del 10,9%.

L'auto aziendale dunque tira, nonostante tutto e funge da fattore di stabilizzazione sia delle targhe sia dei costi per chi usufruisce del noleggio a lungo termine, una formula che garantisce per almeno 3 anni canoni stabiliti al momento della stipula e che comprendono voci sensibili come le tasse, l'assicurazione e la manutenzione, ultimamente soggette a forti pressioni al rialzo. Ciononostante, l'Aniasa - l'associazione confindustriale che raduna le società di noleggio e fleet management - prevede un aumento del fatturato del 3% con un volume di immatricolazioni ancora sostenuto, soprattutto per il noleggio a breve termine scommettendo sulla ripresa dei flussi turistici grazie all'indebolimento dell'Euro.

Eppure la crisi finanziaria del 2009 aveva interrotto la crescita fino ad allora a due cifre di un settore ad alta intensità di capitale provocando un brusco rallentamento, aggravato dalla droga degli incentivi con conseguenze sui valori residui dell'usato, uno dei fattori di calcolo principali per la de-

terminazione del canone e dunque sia dei profitti per le società di noleggio sia dei costi per le aziende cliente. Il rimbalzo è avvenuto nel settembre del 2010, sia per fattori fisiologici - i parchi dovevano essere necessariamente rinnovati - sia per la crescente penetrazione dell'auto aziendale in settori quali la pubblica amministrazione e le piccole e medie imprese che offrono ancora un grande potenziale di mercato. Merito soprattutto di una politica di allargamento e adeguamento delle reti commerciali che, dai canali tradizionali hanno intrapreso vie nuove come quelle dei concessionari di automobili, delle banche e delle finanziarie per le vendite mentre il circuito di punti di assistenza può oggi contare complessivamente su ben

30mila punti.

Il noleggio dunque seduce sempre di più l'enorme platea di PMI, microimprese e professionisti, ma anche quei privati che hanno superato lo scoglio culturale dell'auto come simbolo di possesso e status ab-

bracciando l'idea dell'auto come uso senza immobilizzo del proprio capitale. Merito anche di un adeguamento di una formula nata come tutto compreso per le grandi aziende e che invece

oggi è confezionabile su misura. Rimangono tuttavia moltissimi limiti strutturali, in particolare sul versante fiscale. In Italia infatti l'Iva dell'auto

aziendale è detraibile per il 40% - con la sola eccezione dei rappresentanti di commercio che possono scalare il 100% - e la deducibilità oscilla dal 40% al 90% per servizi, carburante e canone (in questo caso con un tetto annuo di 3.615 euro). In molti paesi tutte o quasi queste voci raggiungono il 100% e questo spiega perché in molti mercati la penetrazione dell'auto aziendale è strutturalmente pari o superiore a quella del canale privato, senza contare il cuneo di costi legato al fatto che l'auto aziendale è un fringe benefit per il dipendente, ma fino ad un certo punto: il 30% dell'importo del canone che l'azienda paga infatti si assomma al suo reddito e comporta automaticamente un effetto sulla contribuzione previdenziale e assistenziale.

Unrae da anni sostiene che un allineamento delle politiche fiscali italiane a quelle di altri paesi europei porterebbe sul mercato 100mila nuove auto all'anno mentre Aniasa più volte ha puntato il dito sul legislatore che tratta l'automobile aziendale come un bene di lusso e non come bene strumentale disattendendo direttive UE che già una volta hanno comportato una sentenza della Corte Europea nel 2006.

Da allora la detraibilità è passata dal 20% al 40% dell'IVA rimandando il definitivo allineamento a una riforma complessiva della fiscalità dell'auto che non è mai arrivata. Altre tasse invece, quelle sono arrivate, insieme ad aumenti dei premi assicurativi, dell'IPT, dell'IVA e delle accise sui carburanti che rischiano di frenare il noleggio portando in rosso anche uno dei settori più trainanti degli ultimi anni e che rimane l'ultimo galleggiante per il mercato dell'auto nella tempesta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

---

*Fisco penalizzante  
Iva detraibile al 100%  
in molti Paesi  
da noi solo al 40%*

---

L'affitto a lungo termine libera risorse. Già aggiudicate gare per 7600 vetture

# Auto blu, con il noleggio lo Stato risparmia miliardi

## I veicoli di rappresentanza e di servizio sono 65 mila

di GIAMPIERO BOTTINO

**A**uto blu: irrinunciabile strumento di servizio oppure onnipresente simbolo della casta? Il quesito è di stretta attualità, perché la crisi e la conseguente necessità — per ora più conclamata che attuata — di ridurre i costi della politica hanno innescato nell'opinione pubblica un evidente risentimento per l'utilizzo a volte troppo disinvolto, a spese della collettività, di questi mezzi da parte di utenti privilegiati.

*La manutenzione  
del parco mezzi  
e gli stipendi andrebbero  
in outsourcing*

Un'insofferenza che ha trovato vasta e autorevole eco a livello governativo. Nel 2010 l'allora ministro della Pubblica Amministrazione Renato Brunetta avviò un monitoraggio delle auto blu per razionalizzarne l'approvvigionamento e l'impiego, con l'obiettivo di risparmiare il 50% dei relativi costi di gestione, stimati in 4 miliardi di euro all'anno. Nello scorso gennaio il Presidente del Consiglio Monti ha inviato al Tar un proprio Decreto per limitare ulteriormente l'impiego e l'acquisto indiscriminato di vetture, mentre il ministro della Pubblica Amministrazione e Semplificazione, Filippo Patroni Griffi, che del Decreto è stato l'ispiratore, si è detto favorevole all'alternativa del noleggio a lungo termine di po-

sto dell'acquisto diretto.

Una soluzione che consentirebbe alle varie amministrazioni interessate di utilizzare il servizio senza sorprese, a costi certi e comprensivi di qualsiasi intervento di assistenza e manutenzione. Liberando tra l'altro molti dipendenti diretti che potrebbero essere fruttuosamente

destinati ad altri incarichi: secondo i dati che hanno ispirato la cosiddetta Direttiva Brunetta del 2011 (di cui adesso si stanno vedendo i primi frutti, grazie anche alla deci-

sione del suo successore Patroni Griffi di rendere permanente il censimento), circa 1 dei 4 miliardi di costi complessivi è costituito dagli stipendi degli addetti tecnici e amministrativi al parco auto che l'outsourcing consentirebbe di impiegare altrimenti.

Sull'argomento è intervenuta anche l'Aniasa, l'Associazione confindustriale del mondo del noleggio, con un documentato articolo del suo direttore Pietro Teofilatto, il quale tra l'altro afferma che proprio grazie al censimento si è finalmente fatta chiarezza sulla stessa dimensione del settore, finora fotografato da ricerche condotte con metodologie non sempre inappuntabili i cui risultati sono stati spesso strumentalizzati.

Secondo le rilevazioni ministeriali, il parco ammonta a circa 65 mila autovetture, tra cui più di 10 mila auto blu (modelli di rappresentanza assegnati ai massimi livelli istituzionali) e quasi 54 mila «grigie», cioè a disposizione dei



Auto blu e, sopra, mezzi dei vigili urbani

dipendenti per le esigenze di servizio. Anche tenendo conto che nel totale non figurano i veicoli impiegati in attività di pubblica sicurezza, le cifre sono ben distanti dalle oltre 600 mila unità «sparate» da un'opinabile indagine del 2008, che ci poneva in vetta alla graduatoria mondiale con vantaggi siderali sulle 72 mila auto blu degli Usa (secondi) e sulle 63 mila della Francia terza classificata.

Dalla radiografia risulta che la stragrande maggioranza

(79%) è costituita da vetture di proprietà, mentre il noleggio a lungo termine vale il 19%, lasciando il resto ai veicoli in comodato e in leasing. Significativo anche il bilancio «sociale» della flotta pubblica, costituita per il 27% da mezzi di oltre 10 anni (quindi meno sicuri e più inquinanti) e per il 34% da vetture con età compresa tra 5 e 10 anni. Il trend sembra comunque in discesa, visto che il parco 2011 è inferiore di circa il 10% rispetto all'anno precedente, in

linea con gli obiettivi fissati dal vincolo di spesa del 2010 che punta a regime (dal 2013) a un risparmio nell'ordine dei 310 milioni annui.

Da segnalare che il ricorso al noleggio a lungo termine sta crescendo, e non è più limitato alle grandi amministrazioni pubbliche, ma viene richiesto sempre più spesso dagli enti locali di ogni livello. Ma solo la politica potrà davvero eliminare alcuni dispendiosi paradossi come quello che vuole più auto blu nella sola Sicilia che in Liguria, Piemonte, Emilia Romagna e Veneto messi insieme.

Alla diffusione del noleggio a lungo termine contribuisce in misura notevole il Consip, la Spa fondata nel 1997 e controllata dal ministero dell'Economia e Finanze che ha tra i suoi compiti istituzionali quelli di gestire i programmi di razionalizzazione degli acquisti della Pubblica Amministrazione: nel luglio dello scorso anno sono state aggiudicate due gare per la fornitura di vetture in noleggio a lungo termine, una per 9 lotti e 6.950 veicoli di varie tipologie, l'altra per 2 lotti e 650 vetture. E a novembre è partita la consultazione del mercato che precede un'altra gara, sempre relativa alla formula del noleggio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA