

AUTOMOTIVE

IL MERCATO DEL NOLEGGIO

-8%
La quota sul totale. Di tanto è calata nel 2009 l'incidenza del business di Roma su quello nazionale

Il leasing. Nella capitale si concentra oltre l'80% dell'immatricolato regionale
Nei primi nove mesi perso il 32%

LA FLESSIONE

-36,4%

Le immatricolazioni. È il calo registrato a Roma da gennaio a settembre nelle immatricolazioni di auto a noleggio lungo e breve

OCCUPAZIONE

2.950

Gli addetti. I lavoratori del settore nell'area romana. A questi se ne aggiungono altri 6.500 che lavorano nell'indotto



L'IMPOSTA

150,8€

La misura dell'Ipt
È l'imposta provinciale di trascrizione ridotta che la provincia di Roma applica all'autonoleggio

MENO GETTITO

10 milioni

I mancati introiti. Di tanto si sono ridotte le entrate da Ipt della Provincia di Roma con il crollo delle immatricolazioni nel noleggio nei primi 9 mesi

Le flotte aziendali perdono 70mila auto

Nella capitale le immatricolazioni di veicoli hanno avuto un calo del 35% rispetto al 2008

Francesco Paravati

Nei primi nove mesi del 2009 il mercato dell'autoleasing e del leasing a Roma perde 68mila immatricolazioni. Con un calo di circa il 35% rispetto allo stesso periodo del 2008. Facendo registrare un dato peggiore di quello nazionale dove la flessione è stata del 28 per cento. Crollo generalizzato per il settore, di cui la capitale anticipa i trend.

Roma è infatti la capitale italiana delle flotte aziendali sia perché da sempre è la sede storica delle principali aziende di noleggio a lungo e breve termine, sia perché ha un'imposta provinciale di trascrizione (Ipt) per le auto a uso strumentale (aziendali, a noleggio, taxi) tra le più basse d'Italia (150,8 euro), almeno fino all'anno scorso (si veda l'articolo in basso).

Al crollo di immatricolazioni di quest'anno - legato oltre che alla crisi anche alle politiche aggressive di altre

province che hanno proposto Ipt ancora più basse - corrisponde non solo una perdita sul gettito fiscale della provincia di circa 10 milioni, ma anche una contrazione della quota di mercato: sono state 115.177 le trascrizioni per l'autoleasing a breve e lungo termine a Roma nei primi nove mesi del 2009 (-36,4% annuo), facendo scendere al 60% il peso sul totale nazionale. Nello stesso periodo del 2008, infatti, erano state immatricolate 181.134, ovvero il 68% del totale nazionale.

Alla crisi del noleggio a breve e lungo termine si aggiunge anche quello delle auto aziendali in leasing: da gennaio a ottobre 2009 sono state circa 4mila le auto in leasing immatricolate a Roma, in calo del 32% circa, in linea peraltro con il trend nazionale.

Nella tendenza al ridimensionamento dei veicoli delle flotte in leasing, a Roma la

Smart si conferma l'auto più presa a leasing, mentre calano la Bmw X5 e le auto di gamma intermedia (Bmw serie 3, Mercedes Classe A). E anche il decimo posto della Fiat 500 «dimostra come, almeno nel traffico romano, esista uno spazio concreto per il leasing di autovetture di piccola dimensione», spiega Rosario Corso, presidente di Assilea, l'associazione italiana leasing. «Al di là delle segmentazioni interne - continua Corso - i dati del Lazio e della provincia di Roma, nella quale si concentra oltre l'80% dell'immatricolato regionale in leasing, riflettono esattamente il trend negativo del mercato nazionale dell'auto aziendale, cui non giovano in alcun modo gli incentivi alla rottamazione. Un intervento che da tempo Assilea e le altre associazioni di settore chiedono venga preso in esame dal Governo».

Una posizione condivisibile

Il secondo Gianni Filippini, direttore generale di Unrae, l'associazione degli importatori di auto estere, per cui quello di Roma non è un ve-ro e proprio mercato del noleggio. «Perché - precisa - le macchine targate a Roma prendono il largo per altre città. Siamo comunque d'accordo con le associazioni di leasing e noleggio che denunciano la penalizzazione delle auto aziendali a causa degli incentivi per la rottamazione estesi solo ai privati».

Che il settore dell'autoleasing nell'area romana abbia un peso importante lo dimostrano i numeri. Complessivamente il comparto, secondo Aniasa, l'associazione nazionale di categoria, gli addetti del settore nella provincia di Roma arrivano a 2.950 dislocati in oltre 260 uffici. A ciò si aggiunge l'indotto di ulteriori 6.500 unità relative alle attività di supporto e di sinergia con il noleggio (officine specializzate,

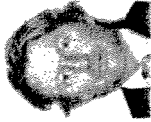
autoriscaldamento, società di software e di It). E le previsioni per il futuro fanno bene sperare: il 2010 dovrebbe almeno nella sua seconda metà far risalire la china anche e soprattutto del mercato romano - spiegano da Aniasa - chiudendo l'anno con una crescita del 4 per cento».

Tra le aziende che per primo hanno puntato sul noleggio al lungo termine c'è il gruppo Astaldi, general contractor nel settore delle costruzioni, che a Roma movimenta una flotta di auto aziendali di circa 250 veicoli. «Dal 1998 siamo passati dalla proprietà delle nostre flotte alla formula del noleggio a lungo termine - spiega Alfredo Fusco, fleet manager dell'ufficio acquisti - e oggi abbiamo non solo auto, ma anche veicoli commerciali. Il noleggio ci solleva dalla gestione operativa tramite il pagamento di un unico canone».



Rosario Corso
PRESIDENTE
ASSILEA

Trend negativo. I dati del Lazio e della provincia di Roma, dove si concentra l'80% dell'immatricolato regionale in leasing, riflettono l'andamento del mercato nazionale dell'auto aziendale



Alfredo Fusco
FLEET MANAGER
GRUPPO ASTALDI

Apripista. Dal 1998 siamo passati dalla proprietà delle nostre flotte, al noleggio a lungo termine. Oggi abbiamo non solo auto ma anche veicoli commerciali. In questo modo siamo sollevati dalla gestione operativa

AUTOMOTIVE

IL MERCATO DEL NOLEGGIO

«Roma ripensi la mobilità»

Lucchini (Aniasa): per il lungo termine ripresa nel 2010

PAGINE A CURA DI
Francesco Paravati

Non nasconde i suoi timori per il futuro. Roberto Lucchini, Presidente di Aniasa, l'associazione delle imprese di autonoleggio, si dimostra preoccupato per l'andamento un'industria che solo a Roma conta più di 9 mila addetti e centinaia di migliaia di auto immatricolate.

Qual è la situazione delle flotte aziendali su Roma?

Il calo di immatricolazioni indica che poche aziende nuove si sono avvicinate al noleggio, mentre quelle già clienti hanno deciso di allungare la durata dei contratti. Le auto fanno meno chilometri, si rinnovano meno e questo vuol dire anche una diminuzione di attività imprenditoriale dei clienti.

Quanto vale l'industria del noleggio?

Se parliamo del noleggio a breve termine, nella capitale si immatricola quasi il 90% del totale nazionale, se parliamo del lungo termine una percentuale comunque molto ele-

della rivendita delle flotte che rientrano dai contratti presso le nostre sedi e sono parcheggiate in attesa della vendita. C'è lavoro per gli autoriparatori che fanno i collaudi e il check-up delle auto, ci sono i commerciali, i concessionari locali che da noi comprano le auto in stock nelle aste, e le aziende dei trasporti che le movimentano. Gli incentivi al nuovo hanno danneggiato il business del seminuovo (l'usato che rientra dopo sei mesi dal lungo termine, ndr) che non è più competitivo con i prezzi stracciati dei nuovi modelli.

Dopo le ferie estive il business del noleggio ha continuato a marciare?

Direi di no. Perché se pure la stagione turistica ha tenuto, con la solita concentrazione nei 15 giorni intorno a ferragosto, ha rallentato il ritmo dei viaggi di affari di chi veniva a Roma e affittava un'auto per pochi giorni. Questo per il breve termine. Mentre il lungo termine inizierà a riprendersi nel 2010.

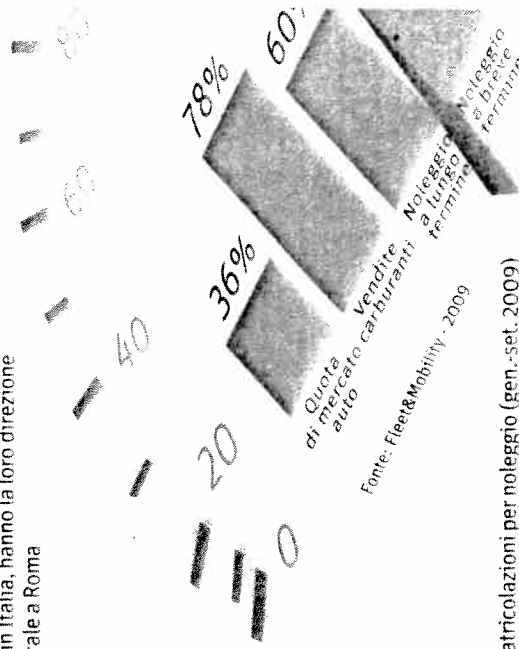
Cosa può fare Roma per

84%

Nella capitale. È la quota di mercato di Roma nel comparto del noleggio breve

L'andamento del settore

Le quote di mercato registrate dalle aziende produttrici (Reanault, Ford, Opel ecc), da quelle di autonoleggio a breve (Avis, Europcar, ecc) e lungo termine (Ald, Leasys, Leaseplan, ecc), e da quelle di carburante (Agip, Esso, ecc) che, in Italia, hanno la loro direzione centrale a Roma



Immatricolazioni per noleggio (gen.-set. 2009)

Provincia	Settembre 2009	% totale mercato 2009	Settembre 2008	% totale mercato 2008
Roma	115.177	60%	181.134	68%
Firenze	25.721	13,5%	12.387	4,6%
Aosta	14.816	7,8%	16.106	6%
Milano	11.767	6%	18.374	6,8%
Brescia	321	0,2%	11.083	4,1%
Altre	24.237	12,5%	27.932	10,5%
Totale mercato	192.039	100%	267.016	100%

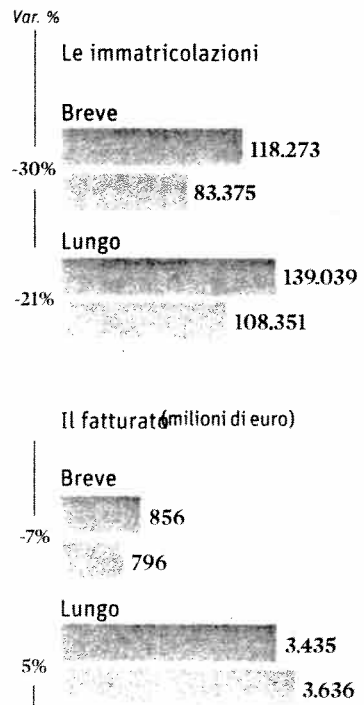
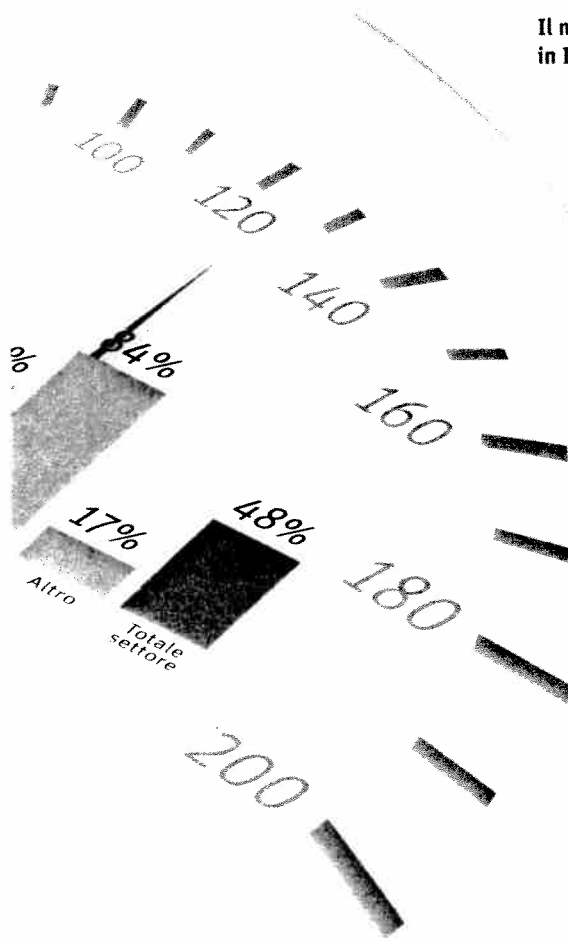
Fonte: elaborazioni Aniasa su dati UNRAE

Foto: P. P. / CONTRASTO

**Il mercato
in Italia**



■ Gen.-set. 2008
■ Gen.-set. 2009



Fonte: Elaborazioni del Sole-24 Ore Roma su dati Aniasa

IL MERCATO AUTO

Nolo in crisi «Incentivi anche a noi»

L'allarme per il settore del noleggio arriva dalla grande flessione delle nuove immatricolazioni, calate nei primi dieci mesi del 2009 del 26 per cento (-9,6% per i furgoni), mentre il fatturato è cresciuto del 3,3%, la percentuale più bassa registrata negli ultimi 15 anni.

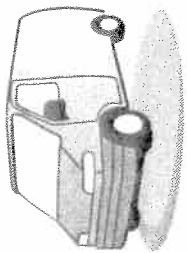
Un po' meglio il noleggio a lungo termine che mantiene un giro d'affari di 2,7 miliardi (+5% rispetto al 2008), ma deve fare i conti con una flotta essenzialmente stabile.

Anche l'Aniasa, l'associazione confindustriale del noleggio, chiede incentivi statali per l'acquisto di mezzi ecologici e misure fiscali in linea con l'Europa per le flotte a noleggio. E intanto Unrae, Anfia e Confindustria presentano un disegno di legge per portare la deducibilità dei mezzi usati per lavoro ai livelli europei e inserire le auto aziendali e i veicoli commerciali nelle agevolazioni della Tremonti-ter. ■

MERCATO. Il settore perde nei primi 10 mesi del 2009 il 26% delle nuove immatricolazioni

Noleggino in picchiata

Aniasa: «Bisogna estendere gli incentivi, pena una concorrenza distorta»



Pressing anche su un Ddl per allineare la detraibilità dell'Iva ai livelli europei e cioè fino a quota 100% e per anticipare i ratei fino a tre anni

I NUMERI

-9,6%

Le immatricolazioni di furgoni per il noleggio nel 2009

-1%

La flotta circolante dei commerciali a noleggio

5%

è la crescita del fatturato del settore

Anche l'Aniasa, l'associazione confindustriale del noleggio, chiede incentivi statali per l'acquisto di mezzi ecologici e misure fiscali in linea con l'Europa per le flotte a noleggio. E intanto Unrae, Anifa e Confindustria presentano un disegno di legge per portare la deducibilità dei mezzi usati per lavoro ai livelli europei e inserire le auto aziendali e i veicoli commerciali nelle agevolazioni della Tremonti-ter.

L'allarme per il settore del noleggio arriva dalla grande flessione delle nuove immatricolazioni, calate nei primi dieci mesi del 2009 del 26 per cento (-9,6% per i furgoni), mentre il fatturato è cresciuto del 3,3%, la percentuale più bassa registrata negli ultimi 15 anni.

Un po' meglio il noleggio a lungo termine che mantiene un giro d'affari di 2,7 miliardi (+5% rispetto al 2008), ma deve fare i conti con una flotta essenzialmente stabile. «In assenza di adeguati interventi - ha chiarito Roberto Lucchini, presidente dell'Aniasa, nel corso di un convegno in Confindustria - nel 2010 il settore potrebbe registrare una nuova riduzione delle immatricolazioni, facendo mancare il suo consueto sostegno al mercato dell'auto (-95mila immatricolazioni) e alle casse dello Stato (-250 milioni di euro). Chiediamo di prevedere misure urgenti in tal senso, come l'allargamento della Tremonti-ter ai veicoli aziendali. Si potrebbe generare un forte impulso alla domanda, rendendo per questi veicoli, anche

per un periodo di tempo limitato, l'Iva interamente o maggiormente detraibile. Il minor gettito erogato sarebbe ampiamente bilanciato dalle tasse corrisposte a seguito di un netto aumento delle immatricolazioni, più di 100mila auto per l'intero comparto aziendale».

Forte la critica allo schema di incentivi messi in atto dal Governo nel 2009. «Non si capisce - continua Lucchini - il motivo per cui il noleggio sia stato escluso dalle agevolazioni. Il nostro parco circolante, grazie a un continuo turn-over, aiuta comunque ad abbattere le emissioni di CO₂». Secondo il presidente dell'associazione confindustriale il sistema attuale avrebbe influito pesantemente anche sul valore dell'usato che rappresenta per le aziende di noleggio un fattore di produzione primario che, se rallentato, condiziona fortemente la dinamica di acquisto per un continuo e rapido rinnovo delle flotte. Indicando l'esempio della Germania, quindi, l'Aniasa chiede l'estensione delle agevolazioni anche a tutte le vetture usate Euro 4 ed Euro 5 con anzianità non superiore a 12 mesi.

Critiche verso l'attuale sistema di incentivi sono arrivate anche dall'Unrae. «L'Italia è in una condizione anomala - ha sostenuto Gianni Filippini, direttore generale dell'Unrae - in quanto è evidente che si sta portando avanti un "progetto metano" quando il mondo va sempre più verso l'elettrico. Inoltre, gli incentivi sono distortivi della concorrenza perché inevitabilmente favoriscono il produttore che è

in vantaggio con i modelli a metano». Il direttore dell'Unrae ha annunciato anche un documento che le case straniere hanno presentato al ministero dell'Ambiente sulle motorizzazioni elettriche «sul quale però - conferma Filippini - non abbiamo ancora avuto riscontri».

Il rappresentante delle case straniere ha anche annunciato un Ddl firmato dall'Unrae, dall'Anifa e da Confindustria per allineare la fiscalità applicata ai mezzi da lavoro a quella europea, dove l'Iva è detraibile in media al 50% con punte anche del 100%, mentre in Italia si ferma al 40 per cento. In particolare, il testo che le associazioni presenteranno in Parlamento chiederà l'imalzamento della quota ammortizzabile dal 40 al 100% del tetto di deducibilità di 18.000 euro, fermo dal 1997, la possibilità di anticipare gli ammortamenti (di due anni per le auto e di tre per i veicoli commerciali), la detraibilità dell'Iva elevata dall'attuale 40% e l'inserimento di auto aziendali e veicoli commerciali nella Tremonti-ter. «Il disallineamento fiscale - fa notare Aniasa - produce come effetto diretto condizioni di minor competitività per le aziende nazionali rispetto alle concorrenti europee che sopportano costi inferiori (i costi di trasporti rappresentano il 6-8% di quelli complessivi aziendali) per un bene rilevante quale il parco auto aziendale».



23 nov.-5 dic. 2009

PAGINA A CURA DI DEBORAH APOLLONI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

QUATTORRUOTE

Allegato al n. 650 dicembre 2009

& Auto aziendali **FLOTTE**

Guida pratica per imprese, artigiani e professionisti

ANTEPRIMA 2010
Cosa preparano
Case e noleggiatori

SUPERTEST IN PISTA CON 50 AZIENDE

**Ibrida, come va
quando conviene**



VEETTURE PIÙ PICCOLE?

Come ti convinco
il dipendente

15^a
EDIZIONE

QUOTAZIONI USATO Le previsioni fino a 5 anni



**Nel 2010
si dovrebbe
fare come
in Germania,
dove con gli
ecoincentivi
è possibile
acquistare
anche l'usato
«fresco»**

Roberto Lucchini

Parla Roberto Lucchini, presidente Aniasa **DIMENTICATA L'AUTO AZIENDALE**

«Da inizio anno la quota di mercato delle auto a uso aziendale è calata di ben dieci punti: dal 31 al 21%. Siamo ridiscesi a percentuali molto lontane dalla media europea, superiore al 40%, con punte del 60% in Germania». Roberto Lucchini, presidente Aniasa, l'associazione delle società di noleggio, esprime così lo sconcerto per un mercato che sembra aver «dimenticato» l'auto aziendale.

• 2009, anno orribile dell'auto aziendale?

È vero, dopo più di dieci anni con tassi di crescita a due cifre è difficile digerire un calo d'immatricolazioni così netto, quasi verticale.

Ma le imprese di noleggio a lungo termine non si sono fatte cogliere impreparate. E se la parola d'ordine per la clientela è diventata «riduzione dei costi a ogni costo», la risposta del settore è stata pronta: proroga dei contratti in essere, downsizing, rimodulazione dei servizi richiesti.

• Ora si spera nel 2010.

Ma è una speranza fondata?

Il 2010 non ripartirà a razzo, risalendo ai volumi del 2008: saremo ancora nel segmento orizzontale della curva a «U», speriamo nella parte finale. Il settore può, comunque, contare su una fidelizzazione della clientela, sempre più consapevole che il noleggio a lungo termine fa risparmiare.

• Si parla di rinnovo degli ecoincentivi.

Grazie agli incentivi il mercato delle vetture a uso privato si è ripreso. Ma il comparto dei veicoli aziendali, sia autovetture sia furgoni, è stato totalmente «dimenticato». Non solo, ma è stato molto penalizzato anche l'usato a breve termine (sei-otto mesi). Eppure nel 2008 il comparto dell'auto aziendale, sgravato dalle ingiustificate misure fiscali apparse e riequilibrata tra il 2006 e il 2007, aveva contribuito a sostenere l'intera filiera automotive. E il noleggio, in particolare, aveva

anche generato risparmio per le 60.000 aziende private e le 1.400 pubbliche amministrazioni che ne utilizzano ogni giorno i servizi.

• Ma come dovrebbero essere articolati affinché si possano agevolare anche i veicoli aziendali?

Incentivi «alla tedesca» potrebbero agevolare, in parte, il comparto dei veicoli aziendali nella divisione usato: in Germania è, infatti, possibile con la rottamazione acquistare anche mezzi con meno di 12 mesi di vita. Con tale misura si raggiungerebbero quelle fasce di reddito medio-basso che utilizzano proprio vetture anziane e inquinanti. Chi deciderà i futuri incentivi dovrebbe comprendere che il noleggio può dare il suo contributo ad accelerare la dismissione delle auto Euro 0 ed Euro 1 (circa 9 milioni!).

• In Italia la fiscalità sui veicoli aziendali è complicata...

Nel nostro Paese, purtroppo, la fiscalità sull'auto aziendale è sempre stata penalizzante, oltre che complicata. Basti pensare che ci sono voluti oltre 25 anni e una sentenza della Corte di Giustizia europea per avere (solo per nove mesi!) un regime di detraibilità Iva in linea con l'Europa e che, tra il 2006 e il 2007, si sono succeduti in materia ben 22 interventi delle PA...

• Quali concreti provvedimenti adottare per alleggerire il carico fiscale?

Per le auto è necessario portare la percentuale di detraibilità Iva almeno alla media europea, vale a dire dal 40 al 50% (in Germania, Francia e Spagna è al 100%); i limiti di deducibilità sono poi fermi dal 1998, sebbene fosse contemplato un aggiornamento Istat. Per dare un forte impulso alla domanda di furgoni (-26% nei primi nove mesi) la misura più efficace sarebbe l'estensione della Tremonti-ter approvata a luglio.