

La turbolenza finanziaria dell'estate 2011 ha bloccato la ripresa. Ma anche il Fisco ci ha messo molto del suo

BUON CONTROLLO IN FRENATA

Calano del 9% gli acquisti, mentre l'auto privata fa -20%

DI ANDREA BAVIERA

Per il governo italiano ciò che ha quattro ruote e un motore è una mucca da mungere. A prescindere dal colore politico o dal tasso tecnico dell'esecutivo. Nuove accise sui carburanti, aumento del superbollo. E poi la proposta, tuttora in piedi, di accollare proprio alle auto aziendali, sotto forma di taglio alle deduzioni, parte del finanziamento della riforma Fornero sul mercato del lavoro. La scure colpisce un ramo che aveva retto meglio degli altri, ma che adesso sericchiola forte e rischia seriamente di essere risucchiato nel crollo verticale degli altri settori dell'automobile. Dopo il taglio alle deduzioni per i veicoli assegnati ai dipendenti (dal 90 al 70%) e un primo 13% già rosicchiato alle deduzioni sui veicoli a disposizione di imprese e professionisti (dal 40 al 27%), ecco che incombe un'ulteriore falcidia, nascosta fra le pieghe dei provvedimenti della legge di stabilità per il 2013. Eppure le auto aziendali, e in particolare il noleggio a lungo termine, per le performance ottenute, avrebbero meritato e meriterebbero ben altra considerazione. Anche perché - fatto non trascurabile - favoriscono l'emersione fiscale: ogni spesa inerente il veicolo, la sua manutenzione e l'eventuale concessione in uso al dipendente è schedato e tassato minuziosamente. Nulla sfugge, dall'acquisto agli interventi di servizio, alla tassazione Irpef e contribuzione Inps come fringe benefit, tutto è certificato. Qualche cifra. La contrazione del



In pratica, 1.350.000 veicoli. Un dramma, considerando che poco più di due anni fa si viaggiava sui 2 milioni.

I dati sul noleggio a lungo termine diffusi da Aniasa (l'associazione confindustriale delle imprese di autonoleggio e di servizi) parlano chiaro: nei primi sei mesi del 2012 il settore ha continuato a trainare il mercato, immatricolando quasi 93

mila veicoli, fra auto e furgoni, ma il calo è del 9% rispetto al 2011. Questo andamento si riflette in un tasso di rinnovo del parco auto pari all'11%, con i benefici connessi sia in termini di rispetto dell'ambiente che di sicurezza. «Come in altre fasi critiche», informa l'Aniasa, «la clientela, sia pubblica che privata, del noleggio a lungo termine continua a preferire questa formula di mobilità, che comporta vantaggi

economici, finanziari e di saving rispetto a proprietà o leasing finanziario». La tendenza, in una situazione decisamente grigia, determinata fortemente dal clima di incertezza in cui si muovono le imprese, è in primo luogo ad allungare i contratti, fatto che autorizza a pensare che nei prossimi mesi le scadenze prorogate dovrebbero determinare nuove immatricolazioni. In attesa di un miglioramento del-

lo scenario economico, la clientela aziendale (un insieme composto da oltre 65 mila imprese e 2.400 pubbliche amministrazioni) torna quindi a contrattare allungamenti del vincolo, con la conseguente permanenza dei veicoli in flotta e contribuendo a frenare la domanda di nuove immatricolazioni.

Queste considerazioni spiegano l'andamento del fatturato che, pur a fronte di uno stop marcato delle immatricolazioni, continua a restare positivo: +1,7% nel primo semestre di quest'anno, a quota 2.493 milioni. Il mancato effetto di sostituzione è evidente dall'analisi dei numeri del circolante, cresciuto a 529 mila veicoli nel semestre, rispetto ai 523 mila del 2011, con progresso dell'1,2%. Tutto ciò esprime un valore importante per il noleggio a lungo termine: significa compattezza del portafoglio dei clienti che, pur di fronte alla tassazione ed alle incertezze sulle prospettive, preferiscono prolungare i contratti e, laddove procedono a sostituzione, cercare di contenere i costi indirizzandosi a veicoli di minor potenza e allestimenti meno lussuosi. Si punta su motori che consumano meno e su soluzioni - come i sistemi satellitari e la telematica applicata alle flotte - che consentono di ottimizzare la gestione del parco auto con riflesso positivo sui costi. Dal canto loro, le compagnie di noleggio accelerano la ricerca di soluzioni mirate al contenimento dei costi a vantaggio dei clienti, fattore determinante oggi nella scelta del renting.

ItaliaOggi

Martedì 20 Novembre 2012

Un segnale di ripresa viene dai fleet manager, i responsabili dei parchi auto delle aziende di maggiore dimensione, riuniti nell'Ataga (Associazione Italiana Acquirenti e Gestori Auto aziendali) che, sondati da Econometrica per l'organo ufficiale dell'associazione *Auto Aziendali Magazine*, indicano l'inversione di tendenza a cavallo fra il terzo e quarto trimestre del 2012. In particolare, mentre nel campione utilizzato per l'indagine si è visto un calo costante della percentuale di intenzionati a nuovi acquisti, dal 64% del primo trimestre 2012, al 61% del secondo e 53% del terzo, ben l'81% si pronuncia per nuovi acquisti entro la conclusione del 2012. Va precisato che questi dati sono riferiti alle auto facenti parte dei parchi aziendali nella loro totalità, e non limitate a una particolare formula di acquisto o possesso, sia essa la proprietà, il leasing o il renting. (riproduzione riservata)

Con l'aumento delle tasse lo Stato incasserà meno

«Abbiamo fatto i conti e lo abbiamo spiegato con chiarezza: a consuntivo 2012 saranno acquistate 30mila vetture in meno e ciò determinerà minori entrate erariali per 200 milioni di euro. Continuando a inasprire le tasse e a ridurre le

detrazioni sulle auto aziendali, lo Stato finirà per perdere gettito piuttosto che guadagnarne».

Pietro Teofilatto, direttore del settore Locazione a lungo termine di Aniasa (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici) non usa mezzi termini: «Già denunciavamo un *tax divide* fortemente

penalizzante per la nostra competitività rispetto al resto d'Europa. Adesso, la legge di Stabilità che vuole ridurre l'aliquota di deducibilità al 20%, a confronto con il 27% deciso in estate che già era un salto nel buio rispetto al precedente 40%, la situazione è fuori della realtà». Quando parla di *tax divide*, Teofilatto oltre all'Iva, che i tedeschi, per fare un esempio, detraggono al 100%, si riferisce anche al «mostro» Ipt, l'Imposta provinciale di trascrizione. Mostro perché, in attesa di una revisione, rappresenta un'ulteriore mazzata sulle vendite di auto nuove. E porta a casi assurdi, come la migrazione in massa degli acquisti verso la Provincia di Bolzano, che ha deliberato, nella sua autonomia, una Ipt a tariffa fissa per le auto a uso noleggio. E rischia di produrre danni ancora peggiori: la situazione è talmente confusa che alcune aziende di noleggio, che devono riportare a livello di corporate, stanno considerando l'ipotesi di trasferirsi all'estero, andando ad assottigliare un gettito che nel bilancio dello Stato pesa per 75 milioni l'anno. «Le imprese fanno tanti sforzi per competere su un mercato che è già eccezionalmente difficile, paghiamo un costo del denaro superiore ai nostri competitor europei e ci ritroviamo con un governo che imprime un'ulteriore mazzata del genere: anche Confindustria ha fatto proprie le nostre rimostranze, nella recente audizione di fronte alle commissioni Bilancio e Finanze del Senato, fornendo precisa testimonianza delle difficoltà in cui le imprese italiane versano, anche a causa di queste penalizzazioni», conclude Teofilatto. (riproduzione riservata)

Andrea Baviera

IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE AUMENTA FLOTTA E RICAVI

	1° semestre 2012	1° semestre 2011	Var.
Fatturato	2.493.500.000	2.452.150.000	1,7%
Dipendenti	2.730	2.750	-0,7%
Immatricolazioni, di cui:			
-auto	92.900	101.900	-8,9%
-furgoni	81.500	84.000	-3%
Flotta circolante, di cui:			
-auto	10.900	17.500	-38%
-furgoni	529.000	523.000	1,2%
-auto	407.000	401.000	1,5%
-furgoni	120.000	118.000	1,6%

Fonte: ANIASA

mercato automobilistico è senza precedenti: la tendenza è a chiudere il 2012 con un -20%, che si andrà a cumulare con il 15% perso a consuntivo dello scorso anno.

penalizzante per la nostra competitività rispetto al resto d'Europa. Adesso, la legge di Stabilità che vuole ridurre l'aliquota di deducibilità al 20%, a confronto con il 27% deciso in estate che già era