

# Flotte aziendali

Divisione di ricerca  
dell'Associazione Confindustria

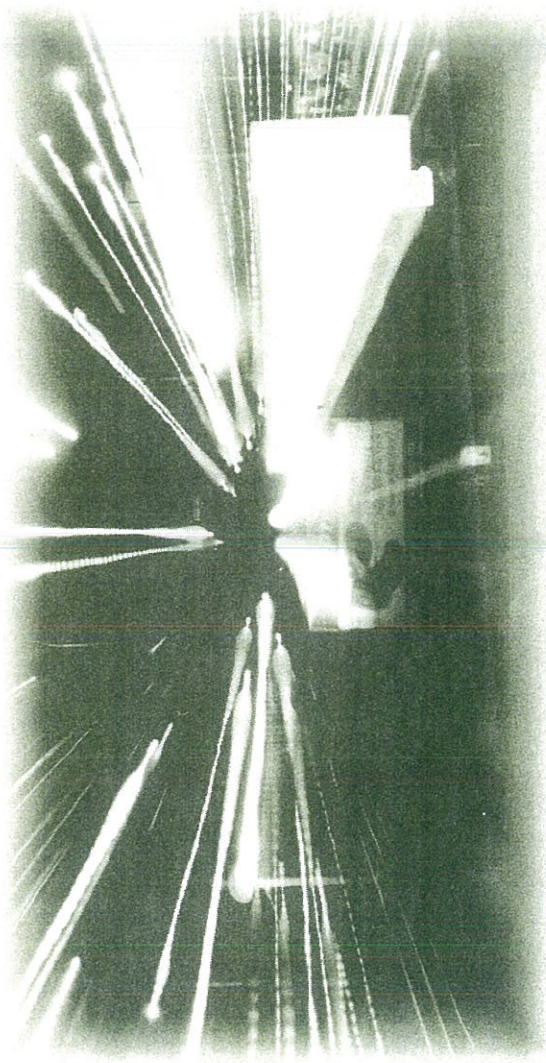
Leasing e noleggio a lungo termine sono i soli segmenti in crescita nel mercato italiano delle quattro ruote

## UN'AUTO CORRE NELLA NOTTE

La crescita sarà del 3,4% nel 2011 contro il -9,7% del totale

**Italia Oggi**

Mercoledì 23 Novembre 2011





L'auto aziendale è l'unica stella nel buio del mercato dell'auto. Cresce non solo in percentuale il peso del comparto rispetto alla fascia dei privati, ma anche in valori assoluti: 35 mila veicoli in più nel periodo gennaio-ottobre 2011 (raffrontato all'analogo periodo dell'anno precedente), a confronto delle vendite di quattro ruote che, in totale, hanno lasciato per strada ben 183 mila veicoli nei primi dieci mesi dell'anno. I dati del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, relativi alla totalità del mercato, elaborati dall'Aniasa (l'Associazione di Confindustria che riunisce le aziende di noleggio) rivelano in ottobre un calo del 5,5% delle immatricolazioni, rispetto allo stesso mese del 2010, portando il totale annuale a -10,7%. Andamento negativo, che peggiora i preoccupanti numeri del 2010, già in arretramento di quasi il 30% rispetto al 2009.

A cosa si deve la *débâcle*? Non solo alla crisi economica. Secondo i Centri Studi sull'automotive, la pressione fiscale sull'auto registra un'escalation senza pari: nei primi dieci mesi del 2011 si contano due aumenti di accise sui carburanti (a cui si ne è aggiunto un altro dal 1° novembre), la decisione di oltre un terzo delle Province di aumentare l'imposta sulle assicurazioni, l'aumento dell'imposta provinciale di trascrizione e quello dell'aliquota Iva dal 20 al 21%. A ciò si aggiungono i maggiori costi per il carburante e per le assicurazioni.

La recessione e l'assenza di adeguate misure per lo sviluppo rischiano di avere conseguenze sulle immatricolazioni non solo nell'ultima parte dell'anno. Il 2011 (secondo le previsioni formulate dal Centro Studi Auto Aziendali) si chiuderà a quota 1.770.000 nuovi veicoli, il 9,7% in meno rispetto al 2010. Ma alle auto aziendali andrà meglio. Sempre secondo il Centro Studi, il comparto crescerà del 3,4% rispetto al 2010.

Le flotte rappresentano dunque un'isola felice, anche se piccola, e che aumenta di dimensioni, in

progressivo allineamento a quanto già avviene nel resto d'Europa, dove l'auto è considerata un mezzo di trasporto da gestire in economicità e non uno status

symbol. Nel solo mese di ottobre, l'auto aziendale nel suo insieme (tra acquisti, leasing e noleggio) ha registrato un andamento in crescita, in netta controtendenza con

settembre scorso (-10%), dovuto essenzialmente alle immatricolazioni del noleggio. I volumi complessivi del mese vedono 45.025 auto rispetto alle 42.023 del 2010.

vale a dire +7,1% su ottobre 2010, con un'incidenza sul mercato che sale al 33,67%, quattro punti in più rispetto ad ottobre 2010.

Nel periodo gennaio-ottobre 2011 le autovetture acquistate ad uso aziendale sono state 510.569, contro le 475.707 dell'analogo periodo 2010. L'incidenza sul mercato ha fatto un balzo dal 28% al 33,8%: un risultato molto positivo in confronto con il 2010.

**Queste performance** rappresentano il contraccolpo alle difficoltà che il settore ha incontrato nel 2009, quando gli acquisti di auto aziendali avevano subito una forte contrazione (-24,41%), che si era protratta fin nel 2010, con un ulteriore calo, sia pure limitato al 2,1%. Conseguenza inevitabile della riduzione degli acquisti è stato l'allungamento del periodo di utilizzazione delle auto. Nel 2011 la maggior parte delle aziende ha però posto mano alla sostituzione dei veicoli più vecchi dei loro parchi. Da qui la crescita del 16,91% che si è verificata nel primo semestre 2011, proseguita nel terzo trimestre come si è potuto constatare dai numeri.

L'andamento positivo che, a meno di inattese inversioni di tendenza, dovrebbe caratterizzare anche gli ultimi due mesi dell'anno, era stato tratteggiato dall'inchiesta congiunturale condotta a fine giugno in collaborazione con Aiaga (Associazione italiana acquirenti e gestori auto aziendali) dal Centro Studi Auto Aziendali, su un ampio campione di acquirenti e fleet manager. Dall'indagine risultava infatti che nel secondo semestre dell'anno il 72% dei parchi avrebbe rinnovato una quota importante delle sue auto. A consuntivo dell'intera annata infatti si prevede che sarà sostituito il 26,8% delle vetture che compongono i parchi aziendali, la cui consistenza media dovrebbe aumentare del 2,2%. Quindi, secondo il Centro Studi Auto Aziendali, è prevista la riduzione della durata media di possesso o di noleggio a lungo termine delle auto aziendali, durata media che dall'inchiesta citata, risulta essere di 41,7 mesi. Previsto un aumento anche per la percorrenza media delle auto ad uso delle imprese, che era diminuita a causa la crisi degli ultimi anni e che attualmente è di 32.691 chilometri. (riproduzione riservata)



## Ghinolfi, serve un diverso trattamento fiscale

L'auto aziendale cresce in Italia, nonostante una normativa che la penalizza rispetto al resto d'Europa «Il nostro mercato è sottodimensionato», sostiene **Paolo Ghinolfi**, presidente di Aniasa (l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici di Confindustria). «per colpa di un trattamento fiscale punitivo, che causa condizioni di minore competitività per le aziende italiane rispetto alle concorrenti europee, le quali hanno costi inferiori (i trasporti rappresentano il 6-8% dei costi complessivi delle imprese) su un bene rilevante quale il parco auto. Su questo quadro, già a tinte fosche si è abbattuta la mazza-

ta dell'Ipt, di cui non molti parlano pubblicamente, determinando 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 dell'usato) per il settore per oltre 70 milioni di euro».

Il gap rispetto al resto d'Europa è pesante: la detraibilità Iva dei costi di noleggio per le aziende clienti è ferma al 40%, rispetto al 100% del resto d'Europa e, al contempo, la possibilità di deduzione dei costi è ben al di sotto della media dell'Unione. «Ci stiamo

muovendo su vari fronti», spiega Ghinolfi, «con iniziative, intraprese con il governo precedente, che riproporremo al nuovo esecutivo. La prima delle

nostre richieste è l'aggiornamento del tetto dei costi deducibili, fermo al 1997, applicando almeno la rivalutazione Istat. Non chiediamo soldi, siamo consapevoli delle necessità di bilancio, la proposta che noi avanziamo non comporta variazioni di gettito per le Casse dello Stato. Insieme alle altre associazioni della filiera dell'auto, fra l'altro, solleciteremo anche la necessità di procedere nei prossimi mesi alla valutazione di un allineamento all'Europa della detraibilità Iva, è al 100% in Francia, Germania, Gran Bretagna e Spagna».

Una diversa deducibilità incentiverebbe un maggior uso delle company car, e, spostando le immatricolazioni dal mercato dei privati a quello aziendale, accelererebbe il rinnovo del parco auto circolante. I privati, infatti, cambiano mediamente l'auto ogni 7 anni, mentre le aziende rinnovano il parco in media ogni 48 mesi. Dalle prime analisi dell'Associazione questa accelerazione gioverebbe non solo in termini di minori emissioni inquinanti e maggiore sicurezza stradale, ma maggiori introiti per l'Erario derivanti dall'aumento delle immatricolazioni (di circa 50mila unità annue), la cui tassazione ordinaria, peraltro, bilancerebbe l'agevolazione fiscale proposta.

«Occorre precisare bene una cosa», conclude Ghinolfi, «è vero che il noleggio determina un consistente risparmio per le aziende, ma ciò deriva da una più corretta gestione della risorsa-auto e non, sia ben chiaro, dal fatto che attraverso questo si possa parzialmente eludere il fisco. Tutt'altro: crediamo di aver dimostrato che avviene l'esatto opposto. Con le nostre attività di noleggio a breve e lungo termine contribuiamo all'emersione di tutti i costi delle prestazioni connesse (manutenzione su tutte) e siamo tra i primi contribuenti dello Stato, producendo un gettito complessivo per l'Erario di 1,5 miliardi di euro l'anno». (riproduzione riservata)



Paolo Ghinolfi



Sempre più numerose le società che non si assicurano se non è obbligatorio

# LA POLIZZA ANTIFURTO? FACCIO IO

## Premi sempre più cari mentre cala il valore del danno

DI ANDREA BAVIERA

La crisi fa il ladro audace. Ma non per questo le assicurazioni possono gongolare. Alla tendenza all'aumento dei furti d'auto a noleggio, fa riscontro il fenomeno del fai-da-te da parte delle aziende che hanno in uso le flotte. La rivista specializzata *Aziendali Magazine* lo chiama «autoassicurazione», e lo tratta come un comportamento che «fino a qualche tempo fa riguardava soltanto le flotte che utilizzano veicoli in proprietà, ma ora si sta estendendo anche a quelle in cui sono presenti veicoli in noleggio a lungo termine». In sostanza, un numero crescente di flotte aziendali preferisce non assicurarsi contro il furto, l'incendio e anche per la copertura Kasko. Ciò dipende dal fatto che i premi per queste coperture, non obbligatorie per legge, sono assolutamente proporzionati ai rischi e chi possiede qualche decina di autoveicoli ha modo di constatarlo analizzando l'andamento degli ultimi anni e confrontando i premi pagati con i danni denunciati. Da questo confronto scaturisce la decisione di molte aziende di non assicurarsi più contro questi rischi. Questa è appunto l'autoassicurazione.

**I gestori delle flotte** chiedono alle società di eliminare dal canone di noleggio il premio

### FURTI AUTOVEICOLI NEL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE\*

	2010	2009	Var%
Veicoli Rubati non recuperati	2.203	2.089	5,5%
Danni da furti (milioni di €)	30,1	33,6	-10,4%
Incidenza furti su fatturato	0,81%	0,93%	-0,12 pps

dell'assicurazione incendio-furto impegnandosi a rifondere il costo del veicolo in caso di furto o incendio, orientamento analogo a quello che si sta diffondendo anche per la copertura Kasko. Intanto, gli ultimi dati disponibili (2010, fonte Rapporto Aniasa) attestano la continua crescita dei furti di veicoli in noleggio, sia a breve che a lungo termine; soltanto lo scorso anno questo fenomeno ha provocato al settore un danno complessivo superiore ai 40 milioni di euro. Nel noleggio a lungo termine, nel 2010 i veicoli

rubati e spariti nel nulla ammontano a 2.203 (+5,5% sul 2009) per un danno complessivo di 30,1 milioni di euro (-10,4% sul 2009). Questi due dati evidenziano un effetto compensazione (aumentato numero furti ma diminuisce il valore del danno) che genera per il comparto un calo dell'incidenza dei costi legati dai furti.

All'aumento di casi di non-assicurazione contro i furti corrisponde una fetta crescente di aziende che scelgono di difendersi dai ladri con antifurto specifici. Uno di questi, con rilevazione a

### L'auto ora si sceglie solo per il costo

L'austerità incide sulla scelta dell'auto. Il Centro Studi Auto Aziendali ha condotto un sondaggio su un campione rappresentativo di acquirenti e gestori di veicoli per le flotte aziendali, per mettere in evidenza gli elementi più importanti considerati per la scelta delle auto da inserire nel parco.

Secondo l'indagine l'immagine della vettura, che si riverbera su chi la guida e sull'azienda cui appartiene, non è più tra gli aspetti preponderanti presi in considerazione quando si sceglie il modello da acquistare. Viceversa oggi è il prezzo il fattore più importante alla base dell'acquisto, seguito da sicurezza ed economicità di gestione. I risultati del sondaggio mettono in risalto gli aspetti economici e funzionali anche rispetto alle tematiche ambientali. Nella scala da 1 a 10, mediamente gli acquirenti di auto aziendali, danno importanza 9 al prezzo, mentre per la sicurezza ha un indice medio di importanza di 8,9 e i costi di esercizio l'8,5. Molto meno considerato il contenimento delle emissioni di CO<sub>2</sub> (indice di 7,2) e soprattutto l'immagine, per la quale l'indice non supera 6,5. Si può dire che le aziende, nei loro acquisti di auto, badano al sodo, come i tempi sembrano imporre. (riproduzione riservata)

Andrea Baviera

impulsi a radiofrequenza emessi dal sistema denominato LoJack, di rinvenire altri veicoli rubati e varie componenti sparse di mezzi di provenienza illecita. (riproduzione riservata)

lo scorso luglio non solo ha permesso alle forze dell'ordine di risalire alla Opel Meriva che era stata sottratta, ma ha consentito agli agenti, che hanno seguito gli