

L'imprenditore



9
PRIMO PIANO
L'industria
dell'emergenza,
un successo italiano

42
INCHIESTA
Confidi,
mutualità vincente
e la riforma del convegno

78
ATTUALITÀ
Mediterraneo,
grande opportunità
per le pmi

**LIBERTÀ E
BENESSERE**
L'Italia al futuro

FLOTTE AZIENDALI/1

L'ANNO DELLA SVOLTA

di Roberto Lucchini - Presidente Aniasa

Anche il comparto del noleggio veicoli sta soffrendo del clima di incertezza economica che investe ormai tutti i settori produttivi: i dati relativi al 2009 registrano un calo verticale delle immatricolazioni complessive, vicino alle 80mila unità, con un'incidenza del settore sul mercato dell'automotive scesa di 4 punti, dal 16% all'11% (la stessa percentuale di dieci anni fa). Per il noleggio a lungo termine il crollo deciso delle immatricolazioni di veicoli nuovi (-27%), si è accompagnato a una sensibile riduzione della flotta in circolazione (-2,7%).

L'andamento negativo di questi due indicatori chiave dello stato di salute del settore attesta come la crisi dell'auto aziendale abbia ormai raggiunto anche le attività di long rent. Dopo 15 anni di continua crescita, anche il fatturato totale si è fermato ai livelli del 2008 (-0,6%), vicino ai 5 miliardi di euro.

In assenza di efficaci interventi sulla fiscalità dell'auto aziendale, il forte calo delle immatricolazioni (-52mila veicoli) registrato nel 2009 dal noleggio

a lungo termine potrebbe ulteriormente aggravarsi nel 2010. Dopo anni di incentivi che non hanno preso in considerazione l'auto aziendale, il settore chiede al Governo di lavorare a una normativa fiscale che non penalizzi il noleggio rispetto a quello che accade nel resto dell'Europa.

In Italia la detraibilità Iva dei costi di noleggio per le aziende clienti è ancora ferma, infatti, al 40%, rispetto al 100% del resto d'Europa e, al contempo e la deducibilità dei costi è ben al di sotto della media dell'Unione.

Tendenze

Dal 2009, così come nei primi mesi dell'anno in corso, gli effetti della crisi finanziaria stanno portando le aziende clienti del noleggio a recuperare competitività sia con una drastica riduzione dei costi, sia attraverso una profonda ristrutturazione delle proprie organizzazioni: le oltre 14mila vetture aziendali a noleggio circolanti in meno sono dovute principalmente alla riduzione del personale (prevalentemente figure commerciali) da parte delle aziende clienti.

Per contribuire a ridurre i costi di gestione del parco auto e in attesa di una fase congiunturale di ripresa, le aziende di noleggio stanno concordando con la clientela una generale proroga dei contratti, passando dai 36 mesi standard ai 48 mesi (durata media dei contratti +1,9% rispetto al 2008) e predisponendo nuovi servizi "ad hoc", tesi a ridurre i costi di gestione della flotta: nel 2009 il canone medio mensile è sceso dell'1,3%, pur a fronte di un consi-



Roberto Lucchini

derevole aumento del chilometraggio medio percorso (+6,4%).

Questa tendenza si accompagna al trend ormai stabilizzato verso il "down-grading" e il "down-sizing", che sta portando in flotta sempre più veicoli di minori dimensioni e costi, nonché a una rimodulazione delle prestazioni richieste.

La reazione alla crisi

La reazione alla crisi da parte delle aziende di noleggio a lungo termine è stata semplice, ma efficace: ribadire e rafforzare sul campo ancora di più la valenza di saving connaturata ai servizi di noleggio, con risparmi sui costi di gestione del parco auto che posso-





In questa difficile congiuntura economica il settore è chiamato a rivoluzionare operatività e politiche strategiche

no andare dal 15% al 20% rispetto alle altre modalità di uso dei veicoli. E le 60mila aziende clienti hanno a loro volta confermato l'apprezzamento per il noleggio, che ha assicurato qualità e soddisfacimento di ogni esigenza di mobilità (diminuzione del costo medio per chilometro pari a -7,2%).

Pur registrando un netto calo delle immatricolazioni (-24,2%) causato dal clima di incertezza economica, il noleg-

gio a lungo termine conferma la sua posizione primaria nell'ambito del mercato auto, rappresentando anche in questa complessa fase di cambiamento e di minor sviluppo, il 6% dell'immatricolato.

Il noleggio a lungo termine è chiamato a un grande cambiamento, a rivoluzionare operatività e politiche strategiche in una fase poco espansiva del ciclo di vita e in una difficile congiuntura economica, nonché di forte calo delle nuove immatricolazioni. Si deli-

neano però anche grandi opportunità, prima fra tutte quella di entrare nel vasto segmento di domanda rappresentato dalle flotte piccolissime e dalle "partite Iva", con adeguati interventi sul prodotto e sulla rete di vendita. Ci sono già diverse esperienze di successo da parte di molti operatori e certamente nei prossimi anni si registreranno fenomeni importanti in tal senso.

Il noleggio a lungo termine nel 2009

	2009	2008	Var % 09/08
Fatturato totale (mln di €)	4.856	4.885	- 0,6%
Flotta veicoli	521.636	535.965	-2,7%
Canone medio/mese (€ calc. su flotta media)	588	595	-1,3%
Durata media dei contratti (mesi)	42,1	41,3	+1,9%
Chilometraggio medio/anno	32.774	30.816	+6,4%
Immatricolazioni (auto, furgoni, altro)	145.004	198.918	-27,1%

FLOTTE AZIENDALI/2

UNA NORMATIVA FISCALE IN LINEA CON L'EUROPA

di Pietro Teofilatto, Direttore Aniasa

È a tutti noto come il mercato dell'auto continui a registrare forti criticità e sia oggetto, oltre che di interventi di sostegno, di complesse attività di riorganizzazione produttiva, rese ancora più necessarie dalla crisi che sta investendo ogni settore. Dopo tre lustri di buoni risultati anche il mercato delle auto aziendali a noleggio ha risentito della sfavorevole congiuntura, chiudendo il 2009 con quasi tutti gli indici negativi, tra cui quello delle immatricolazioni, di maggiore evidenza (-27,1%).

Il deciso calo di immatricolazioni è dovuto alle interconnessioni della crisi finanziaria – minor agibilità al credito, riduzione valori dell'usato e, pertanto, maggior periodo di ammortamento – che hanno indotto le aziende clienti a tenere in flotta per un maggior periodo i veicoli, al fine di ridur-

re l'impatto dei costi nell'esercizio.

Le imprese di noleggio hanno contribuito a dare certezze e prospettive a un mercato in standby con innovazioni di prodotto, grande flessibilità verso le esigenze della clientela e la continua ricerca della riduzione dei costi, principali cavalli di battaglia di un anno critico che ha comunque registrato sempre soddisfazione e apprezzamento da parte del mercato.

Il settore si trova però di fronte a difficoltà strutturali ed è sottodimensionato a causa di un trattamento fiscale fortemente penalizzante rispetto agli altri principali paesi europei. La fine della recessione non è dietro l'angolo, ci vorrà altro tempo e sacrifici prima di uscirne sul serio. L'auto ha tuttavia oggi un ruolo insostituibile nell'attività d'impresa e agevolarne l'uso vuol dire assistere le aziende in questa fase di difficoltà. La leva fiscale potrebbe essere un formidabile volano per l'in-



Pietro Teofilatto

tero mondo dell'auto aziendale che in Italia rappresenta meno del 23% (dato 2009), contro il 45% medio degli altri paesi. In questo modo, si sosterebbero le imprese nazionali che si trovano in una situazione non competitiva con le loro concorrenti estere su

IL MERCATO DELL'AUTO AZIENDALE

Con questo termine si intende l'ammontare delle vetture intestate a soggetti con partita Iva. Le attuali dimensioni in Italia sono stimate in circa 2 milioni di veicoli, utilizzati da imprese di varie dimensioni, a cui si aggiungono le auto a uso promiscuo per agenti e professionisti. Il 60% delle imprese dispone di una flotta auto a uso aziendale (Istat 2008), presente in ogni settore merceologico. In questo mercato il noleggio per flotte aziendali ha un ruolo fondamentale, immatricolando 300mila veicoli l'anno e contribuendo a un più rapido rinnovo del parco in relazione al veloce turnover (10-36 mesi).

La composizione del parco veicoli è prevalentemente incentrata sul segmento medio (fino a 1.500 cc, il 35%), seguito da veicoli di cilindrata minore (fino a 1200 cc, il 25%) e medio-alta (oltre 1.600 cc, il 20%).

Trattamento fiscale

Paesi	Deducibilità	Quota ammortizzabile	Costo ammortizzabile	Detraibilità IVA
Italia	18.000	40%	7.200	40%
Francia	18.300	100%	18.300	100%
Germania	illimitata	100%	illimitato	100%
Gran Bretagna	18.200	100%	18.200	100%
Spagna	illimitata	100%	illimitato	100%

questa importante voce di bilancio: il bene o il servizio prodotto in Italia è oggi penalizzato da un maggior costo rispetto all'analogo prodotto in qualsiasi paese Ue.

Sia per l'economia che per il settore auto oggi appare non più rinviabile un chiaro e deciso intervento sulla fiscalità dell'auto aziendale relativamente alle imposte dirette e indirette, in linea con le azioni intraprese a livello internazionale ed europeo per fronteggiare la crisi e per consentire il ritorno

a un ciclo di rinnovo del parco veicoli aziendali più coerente con la vita economica utile di questa tipologia di beni (con effetti positivi anche ai fini ambientali e della sicurezza).

In sintonia con le associazioni dell'automotive, Aniasa ha evidenziato al Governo la necessità di un aggiornamento della fiscalità sull'auto. Due sono i versanti su cui si dovrebbe intervenire. Il primo è l'Iva. La decisione del Consiglio europeo del 18 giugno 2007, successiva alla sentenza "storica" delle Corti di Giustizia che dichiarava la le-

gislazione italiana sulla detraibilità incompatibile con l'ordinamento comunitario, accordava al Governo l'attuale aliquota di detraibilità del 40% fino, tuttavia, al 31 dicembre 2010. Dal 2011 dovrebbe subentrare un'aliquota più elevata, considerando che in Francia, Inghilterra e Germania è da anni al 100%. Sul fronte delle imposte dirette siamo fermi al 1997, quando furono stabiliti i valori di deducibilità dei costi sostenuti per l'auto, con riferimento a una ben diversa situazione economica e di mercato. Sebbene prevista, la rivalutazione dei valori da parte del Ministero dell'Economia secondo gli indici Istat non è mai avvenuta.

Seppure la dimensione del mercato delle auto aziendali in Italia non potrà facilmente accostarsi alle percentuali di diffusione che si riportano in quasi tutti i principali mercati di riferimento esteri, non si può ancora ritardare questo allineamento all'Europa, chiesto da tutta la filiera dell'automotive interessata, pena un ulteriore forte rallentamento del comparto e il protrarsi di una situazione di danno per il nostro tessuto imprenditoriale.

I principali mercati EU 2008

Paesi	Totale mercato	Privati	Società/Aziende
Italia	2.162.122	69%	31%
Francia	2.050.282	60%	40%
Germania	3.090.040	40%	60%
Gran Bretagna	2.131.795	42%	58%
Spagna	1.161.499	55%	45%



In cauda venenum di doktorfranz

Anche il governatore Draghi rimarca ad ogni occasione il disperato bisogno di riforme strutturali, la cui mancanza ha segnato la perdita di competitività del paese. Tutto ciò è ben leggibile nei dati dell'ultimo quindicennio. Ah, già, guai a dirlo: solo le cornacchie e gli anti-italiani guardano ancora al pil, invece di specchiarsi con vanità nel più rigoroso indice "sole-pizza-mare"