

Flotte aziendali

Così il noleggio ha trainato vendite da record

GIANNI ANTONIELLA
MILANO

C'è chi sostiene che i buoni risultati del mercato dell'auto italiano sono per gran parte merito del segmento business. I primi 10 mesi del 2017 registrano un avanzamento del 22,5% di questo comparto, mentre i privati (chi acquista l'auto direttamente) si sono dimostrati un po' più pigri: nei 10 mesi la flessione è del 5,4% (dati Unrae). «Per noi è stato davvero un anno in rosa!». Chi parla è Andrea Cardinali, ingegnere, 53 anni, perugino ma romano di adozione e da quest'anno presidente dell'**Aniasa**, l'associazione fra le industrie dell'autonoleggio. «Se si guardano i numeri il risultato

del 2017 è ottimo. E non riesco a vedere ombre sia se si valuti l'andamento del noleggio a lungo termine, sia se si consideri quello a breve».

E l'aumento dei noleggi, che **Aniasa** ha definito strutturale, allinea l'Italia ai mercati più evoluti d'Europa: «La ripresa economica e l'aiuto che lo Stato ha dato con il "superammortamento" e che io chiamo indennizzo fiscale, sono stati il carburante per questo incremento che, tra l'altro, ha portato un extragettito non indifferente. Però il benessere del mercato dell'auto sembra essere stato mal interpretato dal legislatore perché nel 2018 non avremo, a meno di sor-

prese all'ultimo momento, il superammortamento. In altre parole nella legge di stabilità è scomparso questo beneficio a vantaggio delle auto aziendali, che contribuiva alla competitività delle nostre aziende sul mercato internazionale».

Le aziendali in Italia non godono di trattamenti fiscali molto favorevoli. Altrove, come in Francia o in Germania, la deducibilità è superiore, mentre da noi il beneficio è molto limitato e non segue le direttive europee tanto che l'Italia chiede ogni volta la deroga alle autorità di Bruxelles per continuare ad applicare una normativa non più in linea con l'Ue. «Per certe realtà industriali dove la flotta ha un peso importante questo aspetto risulta penalizzante.

Stiamo cercando di sensibilizzare il legislatore e speriamo che ci ripensi, reinserendo un trattamento fiscale più equo».

Tra le voci in attivo, almeno dal punto di vista commerciale, del 2017 c'è il car sharing che «ha un potenziale enorme. È un modello di business differente dal rent a car, con costi diversi. E si misura anche con due parametri diversi (giorni per il rent a car, minuti per il car sharing) per cui il confronto è difficile. In ogni caso le auto in condivisione sono un successo. Anche se le aziende di car sharing pagano una fiscalità penalizzante con un'Iva al 22% contro il 10% degli Ncc e zero imposte sul valore aggiunto dei taxi».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Peso: 73%

I numeri

22,5

**per cento
di aumento**

Nei primi 10 mesi 2017
il segmento business è
molto cresciuto, è calata
(5,4%) la quota dei privati

35,3

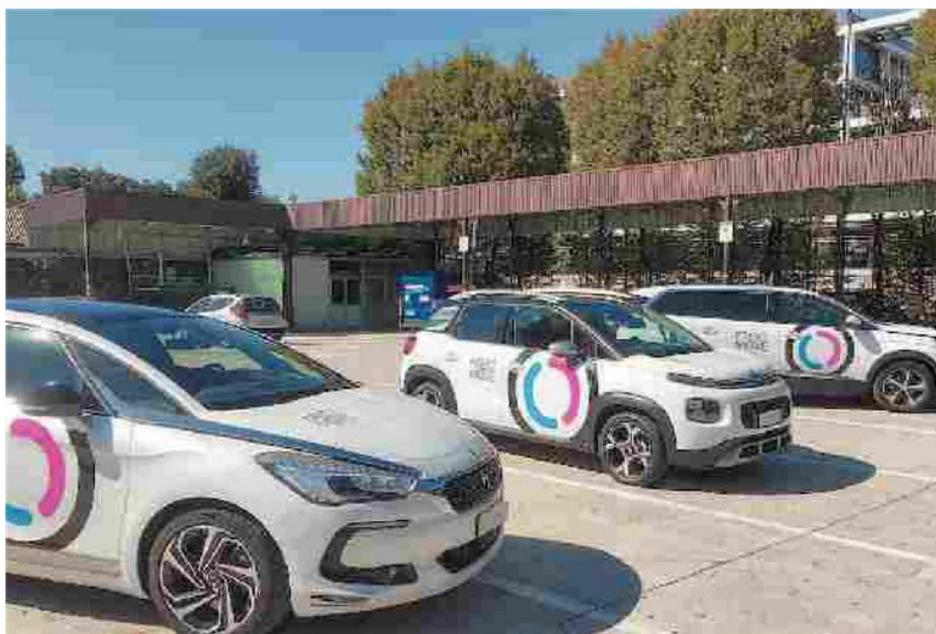
**per cento
le ecologiche**

Lo rivela un'indagine di
Econometrica e Arval tra i
fleet manager italiani: il
metano precede l'ibrido

2

**milioni quota
raggiungibile**

A ottobre è cresciuto
ancora (+7,1%) il totale
delle immatricolazioni: si
punta a quota 2 milioni



Peso: 73%