

LA RIVISTA DELLA LOCAZIONE FINANZIARIA

LeasingTime

anno IX n. 5 Settembre-Ottobre 2013

€ 5,00



leasing 2.0 7

esperienze 22

leasing nautico 29
dopo il Salone di Genova

eventi d'autunno 31,44

NLT 39
intervista con Pietro Teofilatto
direttore NLT di ANIASA

postatarget
creative

C/1516/2008

Posteitaliane

il NLT targato 2013

intervista con Pietro Teofilatto

Direttore Noleggio a Lungo Termine ANIASA

Iniziamo dai numeri del NLT, quali sono quelli aggiornati riferiti al fatturato, nuove immatricolazioni, circolante autovetture e furgoni, addetti alla filiera?

I dati più importanti sono sempre relativi al fatturato, che al secondo trimestre 2013 vede un aumento consolidato del 2,2%, e della forza lavoro, assolutamente stabile sulle 2.800 unità. È buono pertanto lo stato di salute del settore, che dovrebbe raggiungere a fine anno i 4 miliardi di fatturato con i soli contratti di noleggio.

Complice la perdurante incertezza politica ed economica e l'alternanza degli indici di fiducia, le aziende clienti hanno preferito continuare a concordare rinnovi o proroghe dei contratti in essere, così come già avvenuto nel 2012. Ne è derivato un aumento della durata dei contratti di noleggio a lungo termine (NLT), ora sempre più vicina ad una media di 44-45 mesi, e una riduzione delle immatricolazioni del 15%, pari a circa 15.000 unità tra auto e furgoni. La flotta permane sostanzialmente stabile sulle 527.000

unità, con una lieve riduzione dell'1,1%.

Dai numeri ai temi, come si diceva una volta, "sul tappeto". Partiamo dalle imposte (bollo, aumento Iva, norme fiscali), quali sono le considerazioni del settore e quali le proposte e i suggerimenti?

Tutto il settore dell'automotive assiste attonito ad un "crescendo rossiniano" sul fronte tributario in atto da due anni che ha portato il mercato a scendere del 30%, aggravando ulteriormente la situazione di crisi in corso. Si tratta oltretutto di una politica tributaria miope, come anche documentato dalla vicenda del superbollo che ha comportato una perdita complessiva, tra minori entrate fiscali e mancato introito, di circa 140 milioni di euro! Per non parlare degli attuali livelli di tassazione dell'auto aziendale, incomprensibili, considerando che oggi le imprese o i professionisti possono portare in deduzione solo un giorno su cinque! In questo modo si aumenta ancora di più il Tax divide con l'EU: in Ger-

Pietro
Teofilatto



mania si deduce, e senza limiti, il 100% e da noi il 20% con una soglia ferma al 1998... Non resta che un'unica soluzione per evitare l'emigrazione delle auto aziendali: programmare legislativamente un progressivo allineamento alle medie europee.

Parliamo di furti. Il peso sul sistema e, se ci sono, le soluzioni per limitarli. E, in base alle casistiche, qualche suggerimento pratico per gli utenti.

I furti sono sempre stati una piaga endemica del noleggio. Solo nel 2012 sono scomparsi 3.300 veicoli per un danno di 32 milioni di euro, pari all'1% del fatturato da noleggi e il settore è sempre impegnato a ridurre questi eventi criminali. Nuove iniziative di applicazione su veicoli di fascia alta di sistemi di localizzazione satellitare e radiofrequenza stanno fornendo interessanti risultati, consentendo il

recupero del veicolo in tempi brevissimi (in molti casi addirittura a poche ore dal furto). Con i nuovi dispositivi, anche grazie ai collegamenti e alla collaborazione con le Forze dell'Ordine, si arriva a percentuali di recupero dei mezzi rubati vicina al 90% e si garantisce anche la tutela della privacy dell'utilizzatore, grazie a una tecnologia che resta dormiente fino all'attivazione del servizio a seguito della denuncia di furto effettuata presso le Forze dell'Ordine. Sempre per tutelare i propri asset, sotto gli aspetti assicurativi si stanno sperimentando collegamenti a reti di pronto intervento attive sull'intero territorio nazionale, che consentono il più rapido accertamento telematico di incidenti che vedono coinvolti i veicoli a noleggio. Le procedure sono particolarmente innovative, attestando telematicamente e in tempo reale gli aspetti salienti dell'evento direttamente presso le società di assicurazione e le imprese di noleggio, al fine di individuare con precisione la dinamica (immagini, testimonianze, ecc.).

Il NLT e la Pubblica Amministrazione: numeri e scenari.

Sono ben 45.000 i veicoli noleggiati a lungo termine a 2.500 differenti realtà della Pubblica Amministrazione per specifiche esigenze di mobilità e di trasporto, con un importo annuo di circa 240 milioni. Secondo quanto previsto dal Governo con la Legge di Stabilità di fine 2012, il noleggio può essere con-

siderato lo strumento base per il monitoraggio e la riduzione dei costi. Secondo le valutazioni della Corte dei Conti, se tutti i veicoli censiti nelle flotte blu fossero a noleggio si risparmierebbero a regime circa 300 milioni di euro all'anno. C'è però un problema ed è il ritardo dei pagamenti. Dover sostenere i costi di acquisto e di manutenzione dei veicoli senza percepire i previsti corrispettivi pone le aziende del settore in una posizione molto delicata, tale a volte da far ripensare l'utilità del business. ANIASA sta svolgendo un ruolo di interfaccia propositiva con Consip Spa per perseguire l'obiettivo di un forte sostegno alle politiche di risparmio. A luglio scorso Consip ha indetto una gara per la prestazione del servizio di noleggio di veicoli in NLT per le P.A. del valore di circa 80 milioni, ripartita in cinque lotti a seconda della tipologia dei mezzi richiesti. Le innovazioni contrattuali mirate a un ulteriore effetto moralizzatore nel settore della P.A., riguardano le modalità di recupero dei crediti, in li-

nea con le previsioni del Decreto Letta sui pagamenti, la sospensione della fornitura per le amministrazioni insolventi, l'utilizzo della black box ed una più esatta valutazione dei danni del veicolo a fine noleggio. Le Convenzioni con Consip sono indicative della composizione della flotta pubblica a noleggio (circa il 10% della clientela del noleggio), in cui i marchi dei produttori nazionali arrivano all'87%: se quasi il 60% risulta formato da auto cosiddette operative di piccola e media cilindrata (ad esempio FIAT Punto o Panda, ma anche Bravo), il 24% è ripartito tra berline medie e grandi, per esigenze di particolare rappresentanza e di maggiore percorrenza. I veicoli commerciali rappresentano circa il 16% e si tratta prevalentemente di furgoni o di van.

Come sono orientate in questa fase le scelte dei clienti in termini di durata e struttura contrattuale, tipologie di autoveicoli e optional più richiesti?
Il noleggio sta dando prova di gran-

il settore del noleggio veicoli - primo semestre 2013

	1° Semestre 2013	1° Semestre 2012	Var. %
Fatturato (in .000)	3.063.665	3.009.013	2%
Flotta	634.300	642.000	-2%
Immatricolazioni	147.600	165.700	-11%

de rapidità di adattamento alle mutevoli situazioni ed è per vocazione preparato ad anticipare le esigenze della clientela. Nell'arco di pochi anni, specialmente dagli inizi di questa lunga crisi, le classiche formule contrattuali sono state notevolmente riviste, con una clientela sempre convinta della valenza del noleggio come strumento di contenimento del Total Cost of Ownership. Proroghe e aggiornamenti dei contratti sono stati i principali aspetti delle nuove regole in comune, così come una grande flessibilità nell'offerta dei servizi aggiuntivi, tipo l'auto sostitutiva e il cambio dei pneumatici invernali. Di particolare risalto nell'ambito delle policy aziendali è il fattore "Green", con una decisa e concreta preferenza verso veicoli di minor consumo, dimensioni (e costo complessivo) e ridotto impatto am-

bientale. In effetti la distribuzione delle immatricolazioni per segmento evidenzia un chiaro ritorno al "downsizing", già evidente, anche se in tono minore negli anni scorsi. Oggi il 64% delle vetture è ricompreso nei segmenti A, B e C (dalle utilitarie a quelle di media cilindrata), con una forte presenza del segmento D (le "medie superiori"), che da solo vale il 27% del mercato, mentre sono in calo i segmenti E e F, scesi sotto al 19%. Si continuano a preferire motorizzazioni diesel, l'85% della flotta, e crescono quelle iper ecologiche che hanno superato il 2% tra metano, GPL, ibride ed elettriche, con un trend in elevato aumento. I pacchetti di sicurezza sono gli optional di maggior successo, considerando che i veicoli in NLT, con gli oltre trentamila chilometri percorsi all'anno, sono tra i più importanti strumenti di lavoro.

il noleggio a lungo termine nel primo semestre 2013

	1° Semestre 2013	1° Semestre 2012	Var. %
Fatturato (in .000)	2.608.040	2.551.860	+2,2%
Flotta circolante	527.300	533.000	-1,1%
- auto	412.000	410.500	-0,3%
- furgoni	115.300	122.400	-5,8%
Immatricolazioni	80.400	95.200	-14,8%
- auto	72.000	84.500	-8%
- furgoni	8.400	10.700	-23%
Dipendenti	2.720	2.750	-0,1%

il noleggio a breve termine nel primo semestre 2013

	1° Semestre 2013	1° Semestre 2012	Var. %
Fatturato (in .000)	455.625	457.153	-0,3%
Giorni di noleggio	12.429.400	12.788.600	-2,8%
Numero di noleggi	2.188.000	2.210.000	-1%
Durata media per noleggio (gg)	5,7	5,8	-1,7%
Prezzo medio per noleggio (€)	208	207	-0,5%
Prezzo medio per giorno di noleggio (€)	36,7	35,7	2,8%
Flotta	107.000	109.000	-2%
Immatricolazioni	67.221	70.487	-4,6%

Buoni e cattivi. Quali sono i plus del servizio più graditi dal mercato? E qual è l'aspetto da migliorare?

Il settore si è sviluppato incredibilmente e in pochi anni, raggiungendo una varietà di aziende di ogni dimensione e comparto produttivo, offrendo servizi diversificati e, a volte, organizzati per il singolo soggetto; quindi massima flessibilità e rapidità nel rapporto con la clientela, grande sensibilità alle esigenze di mobilità e di trasporto, specialmente nell'osservanza sia delle tempistiche di consegna che di manutenzione dei veicoli. È chiaro, come in ogni situazione produttiva, che alcuni segmenti necessitano di essere monitorati e sempre perfe-

zionati, come ad esempio il servizio di riconsegna e di accertamento dello status del veicolo a fine noleggio. Negli ultimi anni, la rete commerciale e di assistenza è stata oggetto di grandi attenzioni da parte del management per assicurare un crescente miglioramento dei servizi al prezzo più conveniente. E nel contempo è stata avvertita l'esigenza di assicurare la fornitura di servizi che corrispondano a standard di qualità e sicurezza sempre più elevati. In tale quadro la recente adozione del Codice Etico ANIASA rappresenta senza dubbio un segnale di maturazione e specialmente di più intenso orientamento verso il cliente finale, il driver. •

notiziario

nienti da più di 30 Paesi europei in rappresentanza di oltre 400 società specializzate. Un successo per ASSILEA, presieduta da **Edoardo Bacis**, Direttore Generale delle società di leasing del Gruppo Intesa Sanpaolo (**Leasint** e **Centro Leasing**): *ASSILEA è da sempre una delle Associazioni più attive nell'ambito di Leaseurope, con ruoli importanti nella gestione dell'attività associativa. Per anni il nostro mercato si è posizionato al quarto posto nelle classifiche dello stipulato annuale, dopo Germania, Regno Unito e Francia.*

Spiega Bacis: *nell'attuale contesto di mercato riteniamo strategico ospitare un evento a livello internazionale che, anche grazie al lancio della campagna promozionale "Leasing for growth", sarà un'importante occasione di confronto e di rilancio del leasing e degli investimenti produttivi in Italia e in Europa.*

*Abolire la dannosa e controproducente sovrattassa sul bollo auto, nata nel 2011 per portare nelle casse dello Stato 168 milioni di euro, che ha prodotto una serie di effetti perversi che stanno penalizzando l'Erario, il mercato dell'auto e il suo indotto. È questa la richiesta espressa al Ministero dell'Economia e delle Finanze in una lettera congiunta firmata dalle principali associazioni della filiera automotive: ANFIA (produttori italiani), ANIASA (autonoleggio), **ASSILEA** (leasing),*

Federauto (concessionari), UNASCA (agenzie), UNRAE (costruttori esteri).

L'addizionale erariale sul bollo auto era stata introdotta nel luglio 2011 con un importo pari a 10 euro per ogni kW di potenza del veicolo superiore ai 225 kW, con effetto retroattivo su tutto il 2011 e su tutto il parco circolante; successivamente, dal 1° gennaio 2012, la sovrattassa è stata portata a 20€ kW ed estesa alle vetture con potenza superiore ai 185 kW.

Le Associazioni evidenziano che nelle intenzioni dell'Esecutivo la misura avrebbe dovuto portare alle casse dello Stato 168 milioni di euro, ma non è andata così. Nel solo 2012, invece, si è determinata una perdita complessiva, tra minori entrate fiscali e mancato introito, di circa 140 milioni di euro, così suddivisa: per lo Stato 93 milioni di euro di gettito IVA e 13 milioni di euro di superbollo; per le Regioni 19,8 milioni di euro di mancato pagamento del bollo; per le Province 5,2 milioni di euro di mancata IPT e circa 9 milioni di euro di addizionale su RCA. A causare questo danno per l'Erario, una serie di fenomeni non previsti e controproducenti, innescati dal provvedimento stesso, in particolare: la riduzione delle nuove immatricolazioni di vetture con potenza eccedente i 185 kW: -35% nel 2012 contro il -19,8% del mercato auto nel suo complesso; la proliferazione, nel nord Italia, di "falsi leasing"

notiziario

di autovetture con targa tedesca (o ceca) date in noleggio da soggetti commerciali e utilizzate da clienti italiani (con mancato versamento dell'Iva, del bollo, del superbollo, dell'IPT, delle multe, dell'addizionale provinciale sull'RCA, oltre all'impossibilità di porre sotto sequestro le automobili immatricolate all'estero, la possibilità di sfuggire al redditometro, le difficoltà di effettuare i controlli su strada e di individuare le responsabilità in caso di incidenti); a questo si aggiunge il fenomeno della "estero-vestizione" di veicoli, radiati per esportazione in Paesi UE, ma che continuano a circolare sul territorio nazionale con targa tedesca, austriaca, bulgara o romena con le conseguenze sopra indicate; il boom di radiazioni per esportazione sia di auto di nuova immatricolazione, poi radiate e reimmatricolate con targa estera, sia di auto usate, che non produrranno più gettito per il Paese a partire dal secondo anno (per queste ultime, la tendenza è confermata dai dati di esportazione, che mostrano, nel 2012, volumi più che raddoppiati per le autovetture sopra i 185 kW – da circa 13.000 unità del 2011 a quasi 29.000, +115%); il crollo dei passaggi di proprietà relativi ad autovetture sopra i 185 kW, ridotti del 37% nel 2012 rispetto ai volumi del 2011.

In definitiva, evidenziano le Associazioni, l'addizionale introdotta, oltre a condizionare negativamente sia il mercato del nuovo sia il mer-

cato dell'usato, ha prodotto effetti negativi per l'Erario, non solo in termini di entrate fiscali previste, ma anche di mancato introito di Iva, IPT e bollo, conseguente alla riduzione delle immatricolazioni e del parco circolante. Appare, quindi, opportuna e urgente l'abolizione della sovrattassa, anche al fine di fornire al mercato dell'auto un primo segnale di rilancio, che possa invertire la rotta negativa degli ultimi anni e che vada nella direzione di un alleggerimento della pressione fiscale sul comparto. Nonostante le evidenti difficoltà attraversate dal settore a causa della crisi economica, infatti, dal 2009 a oggi il carico fiscale sulla motorizzazione ha continuato a crescere, fino a superare, nel 2012, i 72 miliardi di euro, pari al 17% del totale delle entrate tributarie nazionali e addirittura è degli ultimi giorni l'ipotesi di un ennesimo rincaro delle accise sui carburanti per scongiurare l'aumento dell'IVA, quando la componente fiscale del prezzo è già al 59% per la benzina e al 54% per il diesel.

L'Agenzia delle Entrate ha istituito i codici tributo per versare l'imposta sostitutiva delle imposte ipotecaria e catastale per i contratti di leasing immobiliare. Le istruzioni sono contenute nella risoluzione n. 67/E del 14 ottobre 2013, che indica i codici per l'F24 Versamenti con elementi identificativi relativi sia all'imposta ipotecaria e catastale