

AUTO AZIENDALI & FLOTTE

TUTTO PER LE SOCIETÀ, GLI ARTIGIANI E I PROFESSIONISTI

IBRIDE ED ELETTRICHE

Ora o mai più



FISCO

Se non cambia
fermi tutti

STRATEGIE

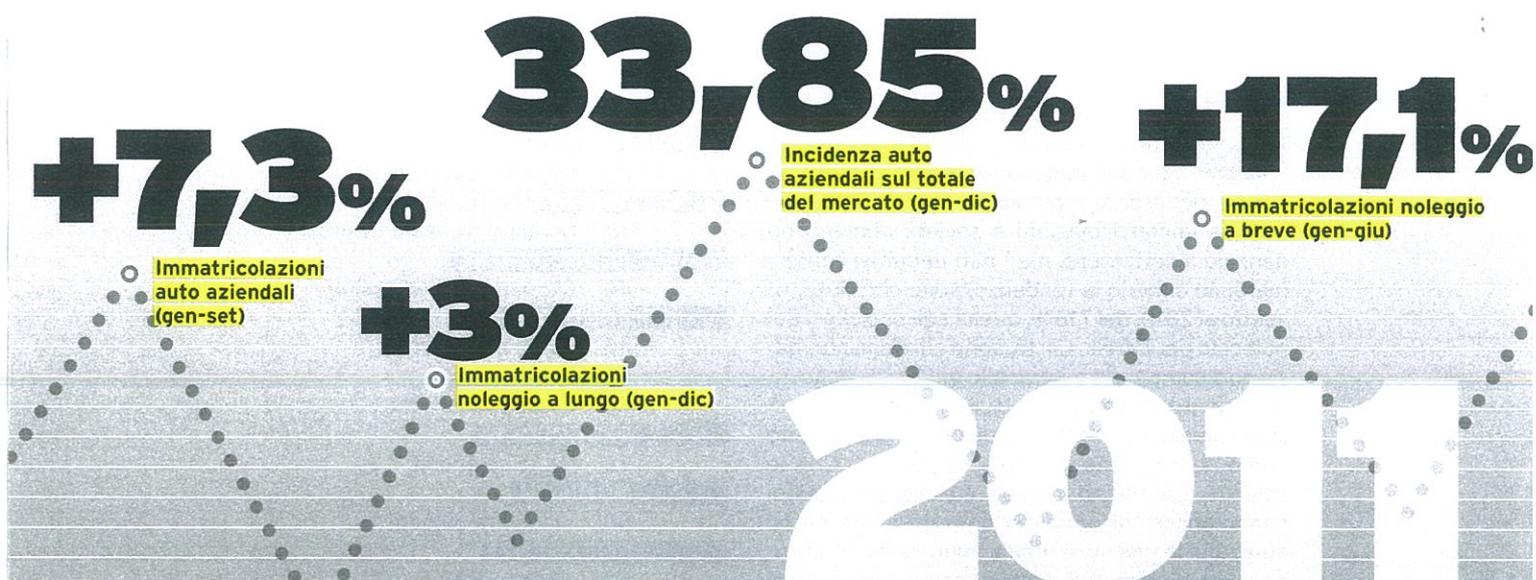
Piccola impresa
cosa si fa per te

17^a Edizione

MERCATO: PREVISIONE VALORI, COSTI E BENEFIT

UN FILO DI SPERANZA

In un quadro di grande difficoltà per il settore (e non solo), le auto aziendali danno confortanti segnali di tenuta. Con spazi di crescita tra le Pmi e i professionisti



Nel grafico, una radiografia dell'Italia che usa l'auto aziendale per la propria attività

MENO MALE che c'è l'auto aziendale... In un 2011 sconcertante per il settore delle quattro ruote, a far segnare indicatori positivi è stato solo il comparto di quelle utilizzate a scopi professionali, che costituiscono quasi il 34% del mercato. Stiamo parlando di poco meno di 600.000 esemplari, senza i quali il mercato italiano precipiterebbe a livelli da anni 70. Invece, da gennaio a settembre 2011, le auto aziendali sono cresciute del 7,3%, rispetto allo stesso periodo del 2010; il settore del noleggio registrerà, al 31 dicembre, un incremento complessivo stimato nel 3%, mentre quello a breve ha fatto segnare, nel primo semestre dell'anno, un balzo delle immatricolazioni del 17,1%, figlio delle buone prospettive per la stagione estiva (solo parzialmente confermate dal reale andamento della domanda, come spieghiamo a pag. 12). Quanto ai modelli preferiti (vedere le top ten di pag. 4), al mo-

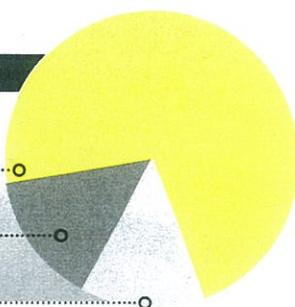
mento è ancora l'industria italiana a farla da padrona: occupa le prime cinque posizioni nelle immatricolazioni per il noleggio e subisce l'unica intrusione della Smart, apprezzata per le sue caratteristiche peculiari, in quelle per le società.

Fin qui, i numeri. Che però non dicono tutto. Non parlano, per esempio, delle incertezze che hanno caratterizzato l'ultima parte dell'anno, condizionata dall'instabilità economica e politica del Paese, dalla doppia manovra finanziaria e, per quanto riguarda l'auto, dagli interventi penalizzanti su Iva, Ipt e accise sui carburanti. Tutti elementi che hanno portato, già in settembre, a una contrazione della domanda, quasi certamente ribadita nei mesi successivi, che ancora sfuggono a una fotografia statistica definitiva. Inoltre, i numeri non ci raccontano delle preoccupazioni espresse dall'intero comparto produttivo, legato com'è all'andamento dell'economia in generale e a quello delle aziende per le qua-

2010

IMMATRICOLAZIONI

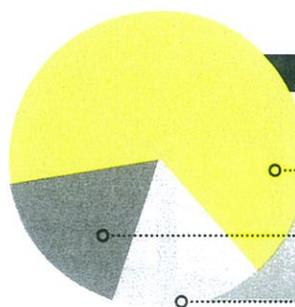
Privati	72,07%
Noleggio	13,65%
Società	14,28%



2011

IMMATRICOLAZIONI

Privati	66,20%
Noleggio	16,54%
Società	17,26%



LA TOP TEN DEL NOLEGGIO

1 Fiat Punto	20.245
2 Fiat Panda	16.588
3 Fiat 500	14.967
4 Alfa Romeo Giulietta	7.826
5 Fiat Bravo	6.828
6 Opel Astra	6.041
7 Lancia Delta	5.915
8 Volkswagen Golf	5.541
9 Audi A4	5.446
10 Ford Fiesta	5.281



Dati: gen-set 2011 - Fonte Unrae



LA TOP TEN DELLE SOCIETÀ

1 Fiat Panda	17.803
2 Fiat Punto	17.653
3 Smart fortwo	9.235
4 Fiat 500	8.528
5 Fiat Bravo	5.728
6 Ford Fiesta	4.718
7 Fiat Sedici	4.700
8 Ford Focus	4.538
9 Lancia Ypsilon	4.437
10 Mini	4.180

Dati: gen-set 2011 - Fonte Unrae

li l'auto è uno strumento di lavoro imprescindibile.

Per il momento, comunque, il noleggio a lungo termine tiene. Secondo i dati forniti dall'Aniasa (l'associazione di categoria), l'anno si chiude con una flotta circolante in leggero aumento (+1,7%, per un totale di oltre 523.000 veicoli, tra auto e furgoni) e con un fatturato vicino a 1,9 miliardi di euro, pari al 3,3% in più rispetto al 2010. Le immatricolazioni, invece, sono aumentate di oltre il 40%, grazie anche al rinnovo di megaflotte, come quelle di Poste Italiane e di Enel, e delle commesse della pubblica amministrazione, effettuate sotto l'egida della Consip.

Più sofferta è, invece, la penetrazione del Nlt tra le piccole e medie imprese, quelle con flotte inferiori ai 15 veicoli: in questo caso, il dato parla di una leggera contrazione già nel 2010 sul 2009 (-0,25%). Ma in questo campo, come vedremo nelle pagine successive, sia le società di noleggio sia le case automobilistiche si stanno dando da fare.

Le altre tendenze del noleggio che emergono dalle analisi condotte dall'Aniasa riguardano la sostanziale stabilizzazione di fenomeni come il downgrading e il downsizing, ovvero la scelta di vetture di fascia, dimensioni e motorizzazione inferiori; molto accentuato nel periodo 2008-2009, questo orientamento non sembra più al centro delle scelte aziendali, anche se il peso delle vetture premium appare in flessione (come già nel 2010). Apparentemente, invece, continuano a crescere la durata media dei contratti e il chilometraggio previsto: entrambe soluzioni che rispondono alla necessità di molti clienti di ridurre il canone medio e a quella dei noleggiatori di posticipare la ricollocazione dell'usato.

Un cenno, infine, alle flotte pubbliche: anche nel 2011 è aumentato il ricorso al noleggio della pubblica amministrazione, pur in presenza di un calo del numero medio dei veicoli. Merito dell'attività della Consip, ma anche dell'indirizzo generale impresso dal Governo e dalla Corte dei conti per un utilizzo più razionale ed economico delle auto di servizio. Spesso, però, a incidere negativamente sono i ritardi nei pagamenti da parte della pubblica amministrazione, la presenza di clausole penalizzanti nei bandi di gara e alcuni aspetti normativi.

© Riproduzione riservata

FISCO NUOVO SUBITO

Bilancio soddisfacente per i noleggiatori, nonostante l'auto aziendale sia sottoposta a un regime iniquo

PAOLO GHINOLFI è il presidente dell'Aniasa, l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici (aderente alla Confindustria), che rappresenta oltre il 95% del settore del noleggio di veicoli a lungo e breve termine e del fleet management.

CHE BILANCIO TRACCIASTE PER IL SETTORE DEL NOLEGGIO NEL 2011?

In un quadro negativo per il mercato dell'auto, il settore del noleggio è cresciuto del 3%; dati sostanzialmente confermati nell'ultima parte dell'anno, nonostante una leggera flessione delle immatricolazioni, legata all'andamento complessivo del mondo aziendale. Anche il noleggio a breve termine è andato bene in estate, poi ha registrato un calo di fatturato dovuto alla crisi generale.

QUALI LE PROSPETTIVE PER IL 2012?

In un momento così complesso dal punto di vista economico e finanziario, è difficile fare previsioni. Ciò premesso, ipotizziamo valori di mercato analoghi a quelli del 2011, fatta eccezione per un possibile rallentamento - da verificare - del noleggio a breve.

QUALI SONO I FATTORI CHE RALLENTANO LA CRESCITA IN ITALIA DEL SETTORE DELLE AUTO AZIENDALI RISPETTO AD ALTRI PAESI EUROPEI?

Il fattore principale resta sicuramente quello fiscale. Per quanto riguarda la detraibilità dell'Iva, siamo fermi al 40%. Tra i beni strumentali nell'esercizio delle attività di un'impresa, solo l'auto è deducibile al 40%; tutti gli altri consentono il recupero dell'Iva e l'intera deducibilità dei costi. Tutto il mondo dell'auto aziendale sta chiedendo la rivalutazione Istat dei costi imputabili a bilancio, quantomeno per l'uso del veicolo a fini lavorativi. Serve un intervento definitivo, che aiuti ad accelerare la sostituzione del parco circolante, ancora troppo anziano. Mi riferisco, in particolare, alle flotte aziendali di proprietà, a quelle delle piccole e medie imprese, ai furgoni e ai mezzi tecnici obsoleti. Occorre un contributo che permetta d'innescare un processo virtuoso e di ottenere vantaggi collaterali, come l'immissione a medio termine sul

mercato di veicoli usati di qualità, rispondenti alle normative Euro 4 e 5.

QUALI AZIONI AVETE INTRAPRESO PER OTTENERE DAL GOVERNO MODIFICHE ALL'ATTUALE NORMATIVA FISCALE SULL'AUTO AZIENDALE?

Si deve smettere di considerare l'auto un limone da spremere e capire che è un bene usato dalle aziende per svolgere le loro attività. E abbiamo chiesto anche una normativa nazionale che favorisca la diffusione delle auto a basso impatto ambientale, mentre oggi si va avanti con le politiche frammentate degli enti locali. Grazie a molti incontri nelle sedi competenti, abbiamo ottenuto la modifica di due progetti che, se approvati, avrebbero potuto avere impatti devastanti sul settore. Il primo intendeva rendere obbligatoria l'indicazione sulla carta di circolazione del nome del cliente locatario; questo avrebbe comportato innumerevoli modifiche dei libretti per migliaia di automezzi, con tempi e costi insostenibili. Lo stesso è accaduto per la targa personale, dalla quale i veicoli a noleggio saranno esclusi. Immaginate cosa avrebbe comportato staccare, conservare e trasferire le targhe per società che sostituiscono 20-30.000 veicoli l'anno. Infine, stiamo preparando proposte concrete in materia fiscale, basate su conti realistici, da presentare agli organi istituzionali.

© Riproduzione riservata



“ Per il 2012 ipotizziamo un mercato stabile, salvo un possibile calo del noleggio a breve ”

Paolo Ghinolfi, presidente Aniasa.....

IN CRESCITA MA FRENATA

Il settore del noleggio veicoli a breve termine chiude con il segno più. Le preoccupazioni, però, non mancano: fisco, assicurazioni, crisi economica, turismo incerto

GIUSEPPE BENINCASA, segretario generale dell'Aniasa (l'associazione nazionale noleggiatori), affronta le tematiche relative al noleggio a breve termine.

CHE BILANCIO TRACCIATE PER IL SETTORE ALLA FINE DEL 2011?

L'anno è andato abbastanza bene. I dati evidenziano una tendenza in crescita su quasi tutti i fronti: fatturati, flotta e giorni di noleggio. Il settore si conferma come uno dei pochi che reggono, a fronte del crollo delle immatricolazioni delle auto. Il turismo ha tenuto, anche se è cambiata la domanda, che si è spalmata maggiormente nel periodo luglio-agosto, senza far registrare il consueto picco nei 15 giorni centrali dell'estate. Dunque, un trend positivo, ma senza il consueto colpo di reni, che metteva sotto stress il sistema. È stato un noleggio "mordi e fuggi", più breve e con un occhio ai costi. Del resto, le difficoltà infrastrutturali del Paese, che rendono i lunghi viaggi in auto faticosi e onerosi, favoriscono i voli low cost, abbinati al noleggio di auto in loco. A beneficiarne sono state in particolare alcune regioni, come la Puglia e la Sicilia. Quanto al settore business, ha dato segnali di ripresa, ma anche qui con qualche differenza: il numero complessivo di giornate è rimasto stabile, però si è accentuato il fenomeno del downsizing, ovvero il noleggio di vetture di categorie inferiori rispetto al passato, che si traduce in una riduzione del fatturato. Inoltre, una certa moria delle imprese che operano nel nostro Paese ha portato a un'inevitabile contrazione della domanda. In ogni caso, il nostro settore è basato su principi sani come la produttività economica, la libera concorrenza e la piena tracciabilità fiscale.

QUALI LE PROSPETTIVE PER IL 2012?

Abbiamo una visione prospettica positiva, ma non ci aspettiamo dinamiche di forte crescita. Vorremmo, per lo meno, mantenere il trend positivo. L'impostazione delle aziende del nostro settore

non è comunque di contenimento, né prevede tagli occupazionali: cercheremo almeno di confermare i parametri del 2011.

QUALI SONO I FATTORI CHE RALLENTANO LA CRESCITA IN ITALIA DEL SETTORE DEL NOLEGGIO A BREVE DI AUTOVEICOLI RISPETTO AD ALTRI PAESI EUROPEI?

La patologia fiscale è sostanzialmente la stessa che affligge altri settori. Tuttavia, nel noleggio a breve le auto non sono considerate beni strumentali, come se le società non le utilizzassero per svolgere la propria attività. È un paradosso: eppure, con una dinamica fiscale più corretta, grazie all'espansione del settore aumenterebbe anche il gettito fiscale. Invece, il noleggio a breve soffrirà particolarmente dell'impatto della nuova Ipt. Infine, c'è il problema serio delle assicurazioni: facciamo fatica a trovare chi offra polizze per le nostre auto. A differenza di quanto accade per i privati, le compagnie non sono soggette all'"obbligo a contrarre" nei confronti delle flotte, né sono strutturate per gestire agevolmente i grandi numeri; questo finisce per comportare dei sovracosti considerevoli per tutto il segmento industriale del noleggio.

© Riproduzione riservata



“ Una dinamica fiscale più corretta aumenterebbe anche il gettito per l'erario ”

Giuseppe Benincasa, segretario generale Aniasa.....

ALLARME FURTI

Crescono le sparizioni di auto a noleggio, più facili da riciclare. Le società rispondono con satellitari e vetture sostitutive

CERIGNOLA, provincia di Foggia: un'Opel Meriva di una società di noleggio a breve termine sparisce dal "radar". Presto si capisce che si tratta di un furto. Fortunatamente l'auto è dotata di un sistema di localizzazione satellitare (per la cronaca, della LoJack) e le forze dell'ordine riescono a individuarla rapidamente in una zona sperduta di campagna, dove gli agenti trovano anche un camion rubato e una decina di motori smontati.

Un caso isolato? Non proprio, a giudicare dai dati dell'Aniasa (l'associazione delle società di autonoleggio), aggiornati al 2010 (ma la tendenza è confermata quest'anno, visto che il primo trimestre ha fatto segnare un allarmante +10%); in 12 mesi, sono spariti nel nulla 3.300 veicoli intestati a società del settore, per un danno complessivo superiore a 40 milioni di euro. Di questi, 1.296 erano automezzi noleggiati a breve (il 6% in più rispetto al 2009) e solo 258 sono stati recuperati: oltre 2.000 quelli forniti in noleggio a lungo termine (+5,5% sul 2009), per un danno di 30,1 milioni di euro (pari allo 0,8% del fatturato del comparto).

In tempi di crisi, si sa, la necessità aguzza l'ingegno, anche quello della malavita; e riciclare auto intestate a società, per gli "addetti ai lavori" sembra essere più facile rispetto a quelle di privati. I noleggiatori si difendono come possono, spesso con l'adozione di antifurti satellitari: il citato LoJack, e poi Viasat, Remote Angel della Mac&Nil, Eurosat del gruppo Cobra, Mobisat, Med e così via. Alle aziende-clienti, però, quello che preme maggiormente è salvaguardare l'operatività dei propri dipendenti anche nella malaugurata evenienza della sparizione della loro auto. Ed è per questo che le società di noleggio propongono quasi sempre l'opzione della vettura sostitutiva.

L'ALD Automotive, per esempio, la offre con un costo compreso nel canone oppure con la formula del Pay per use, ovvero con addebito del servizio solo in caso di suo effettivo utilizzo; l'Arval, invece, ha selezionato, all'interno del proprio network di 18.000 strutture convenzionate, 3.000 Mobility point, officine e carrozzerie che offrono presso la propria sede il servizio di vettura sostitutiva. Diversa la soluzione della Car Server che, in queste

situazioni, impiega nel 90% dei casi auto di proprietà, rese disponibili nell'arco di qualche giorno; le stesse, peraltro, che la società utilizza nella fase di preassegnazione, cioè il periodo di attesa della consegna del modello scelto dal cliente da parte della Casa.

La GE Capital, invece, prevede la consegna immediata di un veicolo sostitutivo al driver, che lo potrà impiegare per 30 giorni; esattamente come accade per la LeasePlan, che s'impegna a mettere a disposizione quello nuovo lo stesso giorno della denuncia di furto. Anche la Locauto prevede la consegna di un'auto sostitutiva entro sei-otto ore dalla segnalazione dell'accaduto; la vettura resta disponibile per 25-30 giorni, trascorsi i quali, se quella rubata non viene ritrovata, si ordina una nuova auto, da utilizzare fino alla scadenza del contratto. Infine, la Mercury si avvale, come molte altre società, di convenzioni con aziende di noleggio a breve; trascorso il periodo necessario per la chiusura dell'inchiesta da parte delle forze dell'ordine, al cliente viene data facoltà di scegliere se impiegare l'auto sostitutiva fino al termine della locazione oppure ordinarne una nuova. ○

Solo 258
delle quasi
1.300 auto
in noleggio
a breve rubate
nel 2010 sono
state ritrovate

© Riproduzione riservata

