

PIÙ

LO STATUTO DELLE IMPRESE

Così lo Stato non inceppa ma favorisce, non scoraggia ma incoraggia milioni di "invisibili" che vogliono intraprendere



INSIEME PER GUARDARE AVANTI

Al via la settima edizione del Matching: aumentano i partecipanti, le loro richieste e i servizi offerti per diventare grandi

Mensile
Anno III*
N. 9/2011

PMI



LA SCALATA DELLE PMI

Tutti gli strumenti in mano ai nostri imprenditori per combattere i salassi fiscali e le trappole burocratiche

LA CHIAVE GIUSTA

«Il mercato auto precipita a causa di accise sui carburanti, superbollo e aumento dell'Ipt». I vantaggi del noleggio

Torna a crescere il settore del noleggio veicoli che sembra ormai aver superato la fase critica della difficile congiuntura economica internazionale: i dati al terzo trimestre 2011 (immatricolazioni +38,5 per cento; fatturato +9 per cento e flotta circolante in ripresa +3 per cento) confermano il progressivo miglioramento degli indicatori evidenziati già a partire dal secondo semestre del 2010. Il persistente disallineamento rispetto all'Europa del trattamento fiscale nazionale dell'auto aziendale (e del noleggio in particolare), oltre all'imminente manovra sull'Imposta Provinciale di Trascrizione (Ipt), rischiano di compromettere lo sviluppo del settore.

È questo il quadro emerso dalla presentazione della decima edizione del Rapporto Aniasa (l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici di Confindustria). In un momento in cui la domanda di auto nuove da parte dei privati risente ancora della crisi economica (per fine 2011 si prevedono poco più di 1.750.000 immatricolazioni, ben il 7 per cento in meno rispetto al 2010), la ripresa dell'immissione in flotta di veicoli nuovi da parte delle società di noleggio sta contribuendo a rendere meno negativo il bilancio complessivo del mercato. Il noleggio veicoli si conferma quindi comparto trainante per l'automotive con un'incidenza sul mercato aumentata dal 13,3 per cento (primi 9 mesi 2010) a oltre il 16 per cento (gennaio-ottobre 2011). Se la flotta circolante dei veicoli in noleggio a breve termine è in deciso aumento (+6 per cento), quella a lungo termine sta ora riprendendo a salire (+2 per cento), indice delle profonde ristrutturazioni intraprese dalle aziende clienti, che nel momento di crisi hanno rivisto i volumi dei propri parchi auto, ottimizzando e aggregando alcune attività di servizio, a cominciare dalle strutture di assistenza e di sviluppo commerciale.

Sulla base delle indicazioni emerse anche dai dati relativi alle immatricolazioni 2011 e delle serie storiche degli ultimi anni, Aniasa stima che il settore possa a fine anno toccare le 270 mila nuove immatricolazio-



PIETRO TEOFILATTO
Direttore di Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici) sezione noleggio a lungo termine

ni, segnando un +5 per cento sullo scorso anno.

Secondo l'Associazione, il mercato dell'auto aziendale italiano, e del noleggio in particolare, è sottodimensionato a causa di un trattamento fiscale fortemente penalizzante, che produce condizioni di minore competitività per le aziende italiane rispetto alle concorrenti europee le quali sopportano costi inferiori (i trasporti rappresentano il 6-8 per cento dei costi complessivi aziendali) su un bene rilevante quale il parco auto. Su questo quadro già a tinte fosche impatta pesantemente anche l'Ipt (Imposta provinciale di trascrizione) che comporterà maggiori oneri per tutti gli automobilisti e per il settore. Aniasa ha stimato maggiori oneri diretti (derivanti da nuove immatricolazioni) e indiretti (da vendita usato) per il settore che vanno oltre i 60 milioni di euro. In Italia la detraibilità Iva dei costi di noleggio per le aziende clienti è ferma al 40 per cento, 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.

Ferma restando la necessità di procedere nei prossimi mesi anche alla valutazione di un allineamento all'Europa, l'Associazione chiede al ministero dell'Economia di aggiornare il tetto di costi deducibili fermo al 1997, applicando almeno la rivalutazione Istat. Tale modifica della deducibilità, infatti, incentiverebbe un maggior uso delle company car, funzionando da leva fiscale e, spostando le immatricolazioni dal mercato dei privati a quello aziendale e avrebbe il pregio di aumentare la velocità del rinnovo del parco auto circolante. I privati, infatti, cambiano mediamente l'auto ogni 7 anni, mentre le aziende rinnovano il parco mediamente ogni 4. Dalle prime analisi dell'Associazione questa accelerazione produrrebbe evidenti benefici non solo in termini di minori emissioni inquinanti e maggiore sicurezza sulle strade, ma specialmente maggiori introiti per l'Erario derivanti dall'aumento delle immatricolazioni di auto aziendali (circa +50 mila annue), la cui tassazione ordinaria, peraltro, bilancerebbe ampiamente l'agevolazione fiscale proposta. Con le attività di noleggio a



breve e lungo termine il settore produce già un gettito complessivo per l'Erario di 1,5 miliardi l'anno.

Dopo un agosto in lieve crescita, il mercato dell'auto a settembre e a ottobre è tornato a precipitare. Le vendite hanno fatto registrare nei primi dieci mesi un -10,8 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, un livello di immatricolazioni sceso a 1.500.000 unità contro l'1.700.000 conseguito a fine ottobre 2010, ritornando ai livelli degli anni Novanta.

Per quanto riguarda le flotte, l'auto aziendale nel suo complesso (acquisti, leasing e noleggio), i dati degli ultimi mesi rispecchiano l'incertezza delle imprese italiane. A settembre scorso si è verificata una contrazione dei volumi pari al -10,5 per cento, a ottobre un aumento del 7,1. In totale nel periodo gennaio-ottobre 2011 sono state 510.569 le autovetture acquistate a uso aziendale, contro le 475.707 dell'analogo periodo 2010, con un'incidenza sul mercato che registra un andamento molto positivo sul 2010 (dal 28 per cento al 33,8). E questo aumento di ottobre è dovuto principalmente al salto in avanti delle immatricolazioni di vetture a uso locazione senza conducente, pari a 19 mila unità contro le 14.500 di ottobre 2010 (+32 per cento). «È chiaro che la situazione del mercato è molto influenzata dalle preoccupazioni delle aziende clienti e dalla indeterminatezza del contesto economico a livello internazionale, europeo e specialmente nazionale che si sta attraversando», spiega il direttore di Aniasa, Pietro Teofilatto.

Direttore, anche il vostro settore accusa il colpo della crisi?

Dopo un biennio in cui i clienti si sono riorganizzati, avvertiamo un rallentamento delle immatricolazioni ma il fatturato complessivo è comunque di 5 miliardi di euro grazie a grandi commesse per gruppi come Enel e Poste. Da agosto le preoccupazioni dovute al clima di incertezza politica e dell'economia hanno alimentato la preoccupazione e l'attendismo da parte delle aziende.

Oltre a una variabile esterna come la crisi globale, quali sono le variabili interne, ovvero nazionali, che hanno frenato il comparto?

Sicuramente nell'arco del 2011 alcune misure fiscali ci hanno appesantito, dalle accise sui carburan-

LA CLASSIFICA

Sotto, la classifica delle vetture a noleggio preferite nel 2010 dalle aziende che affidano le proprie flotte agli operatori di locazione a lungo termine e dai clienti del noleggio a breve termine

ti al superbollo e al federalismo fiscale passando per l'aumento dell'Ipt ovvero la possibilità per le province di aumentare l'aliquota sulla Rc auto che ha generato un balzo medio del 120 per cento. Si tratta di una pressione fiscale che non considera quanto il settore continui a dare in termini di entrate: 69 miliardi di euro. Siamo diventati un bancomat.

Quali sono i vantaggi per un'azienda che decide di investire in flotte o noleggi a breve e lungo termine?

Questo tipo di servizi alle aziende hanno avuto un grande successo. Il vantaggio è economico, gestionale e amministrativo. Dal punto di vista finanziario, il noleggio non immobilizza cifre notevoli. Non ci sono incertezze sul valore residuo al termine della vita del veicolo e anche i costi di manutenzione sono stabiliti all'inizio e non cambiano. Il vantaggio economico sta nel comprare da grandi case automobilistiche a prezzi più bassi senza dimenticare la riduzione dei costi che possono vantare le nostre reti di assistenza e assicurazione. Inoltre tutta la gestione è affidata alla società di noleggio, dal bollo alle polizze.

[cc]

AUTO A NOLEGGIO: TOP TEN MODELS

n°	Modello	Acquisti 12 mesi	Share
1	Grande Punto – Fiat	25.717	11%
2	Panda – Fiat	22.632	9,7%
3	500 – Fiat	13.884	6%
4	Fortwo – Smart	9.786	4,2%
5	A4 – Audi	7.424	3,3%
6	Megane – Renault	7.424	3,2%
7	Bravo – Fiat	7.365	3,2%
8	Golf – Volkswagen	7.161	3,1%
9	Delta – Lancia	6.628	2,9%
10	Focus – Ford	5.987	2,5%

Fonte: Elaborazione ANIASA su dati Centro Studi UNRAE