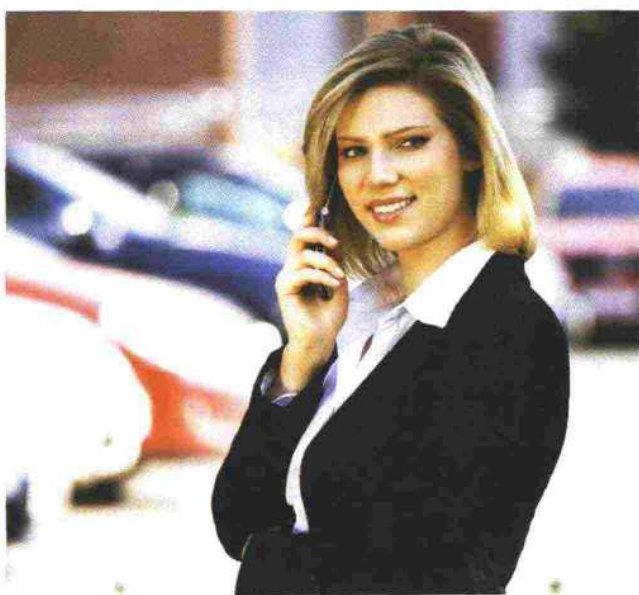


FLEET MANAGEMENT

di Eva Stasi



Con la crisi che morde per le aziende la parola chiave è ridurre i costi. E si può dare qualche "sforbiciata" anche nella propria flotta

A ddirittura il più inguaribile degli ottimisti, con questa crisi economica così duratura, persistente e pesante, va a caccia di risparmi. Il problema riguarda anche – in alcuni casi soprattutto – il popolo della partita Iva e le aziende piccole e medie che hanno una flotta di auto (oppure solo poche vetture) prese a noleggio a lungo termine.

È incoraggiante allora sapere che oltre 390 milioni di euro di possibili risparmi sono stati identificati per la gestione delle flotte aziendali, ottanta dei quali concretamente portati a termine dalle aziende clienti di tutta Europa attraverso scelte strategiche sulla car policy; è il risultato di una recente ricerca della GE Capital, una delle maggiori società europee nel campo della gestione del

CHE COSA FARÀ IL GOVERNO RENZI?

«La crisi dei mercati internazionali tocca anche il settore dell'auto aziendale e del noleggio veicoli. Occorre rivedere la fiscalità sull'auto aziendale: le imprese italiane sostengono oggi costi superiori ai competitor europei che ne minano la competitività. Agendo sulla leva fiscale il Governo riuscirebbe a liberare risorse finanziarie per le aziende, rimettere in moto il mercato dell'auto oggi in crisi e, nel medio periodo, garantirebbe maggiori entrate anche alle Casse dello Stato».

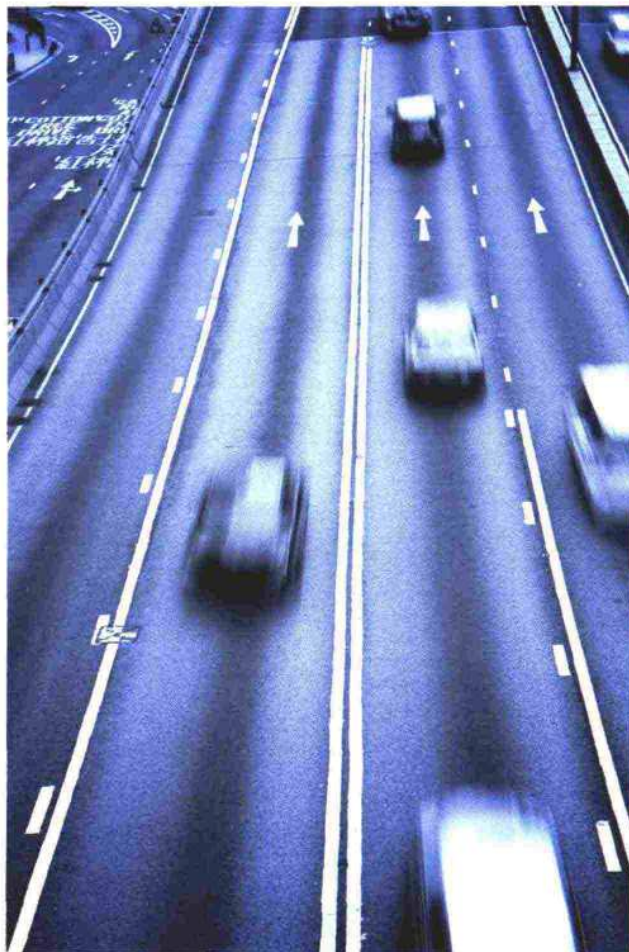
È questo il messaggio lanciato dall'Aniasa di recente, prima dell'avvento di Renzi. E adesso, con l'ex sindaco di Firenze, arriverà una ventata d'aria fresca? Oppure sarà ancora protagonista la solita vecchia politica che non si interessa alle questioni fiscali legate all'auto? Al "rottamatore" il pallino.

parco auto aziendale e del finanziamento alle piccole e medie imprese in Europa.

Riccardo Loi, sales leader della divisione Fleet dell'azienda, spiega che i clienti sono alla ricerca di nuove strategie per risparmiare tempo e denaro nella gestione del proprio parco auto: «Il team Key Solutions li accompagna in questo processo, fornendo loro un prezioso supporto personalizzato di analisi che calibra i servizi in base alle specifiche esigenze e ne aumenta la produttività».

Tre "chiavi" per tagliare

La ricerca ha evidenziato come un corretto management determini per le aziende un risparmio dei costi di gestione superiore al 15 per cento, riducendo al contempo i consumi energetici e le connesse emissioni inquinanti. Ovviamente, i casi sono mille e non è possibile analizzarli tutti, ma prendendo per esempio in considerazione una flotta tipo di cinquecento auto che percorrono mediamente trentamila chilome-



Secondo uno studio condotto da Deloitte e Aniasa l'ottanta per cento dei veicoli elettrici è stato immatricolato dai noleggiatori

tri all'anno, si stimano i seguenti possibili risparmi medi a livello europeo.

Uno, con l'adozione della fuel card e un programma di formazione di eco-guida, il potenziale risparmio annuo è di sessantamila euro: ovviamente, i driver vanno invitati a una guida economica, a stare leggeri sull'acceleratore.

Due, si possono sostituire i propri mezzi con altri veicoli aventi emissioni inquinanti inferiori riuscendo a ottenere un risparmio di circa 78mila euro in carburante.

Terzo, si può allungare la durata del contratto da tre a quattro anni arrivando a significativi risparmi, pari a 115mila euro: occorrerà una certa dimestichezza nel trattare con le società di noleggio a



54

FLEET MANAGEMENT



lungo termine. In cambio di un contratto più lungo (che garantisce un'entrata sicura per più tempo alla compagnia), si dovrebbe avere diritto a un canone inferiore.

Una scossa per il futuro

Per ridurre i costi, un aiuto potrebbe arrivare dall'auto elettrica. Secondo uno studio condotto da Deloitte e Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici di Confindustria), l'ottanta per cento dei veicoli elettrici è stato immatricolato dai noleggiatori, che guardano con interesse a questo mercato ancora di nicchia. Il cinque per cento della clientela del renting mostra concreta attenzione verso queste motorizzazioni. Le principali barriere all'adozione per i noleggiatori sono l'assenza di infrastrutture, il prezzo d'acquisto e il valore residuo; per i driver: l'autonomia, il libero accesso ai centri storici e la comodità/tempi di ricarica. Insomma, come si vede, sono le istituzioni che dovrebbero modernizzarsi, per stare al passo con i Paesi del Nord Europa.

La flessione dell'automotive è aggravata da un trattamento fiscale penalizzante dai prezzi di benzina e assicurazioni più alti d'Europa

Fisco opprimente

Il problema è che in Italia il settore dell'auto, storicamente trascinatore della nostra economia, sta vivendo una fase di crisi profonda: dal 2007 a oggi le vendite sono crollate quasi del cinquanta per cento, un decremento significativo dovuto sì alla crisi economica ma aggravato ulteriormente da un trattamento fiscale penalizzante, dai prezzi di benzina e assicurazioni più alti d'Europa, dal superbollo, dai costi burocratici che attanagliano il proprietario di un'autovettura e da un ormai diffuso terrorismo fiscale.

Non fanno eccezione i veicoli aziendali che in Italia rappresentano il 36,2% del mercato. Un approfondimento sul tema è stato oggetto di una recente tavola rotonda "Auto e fisco: la gestione delle flotte aziendali" organizzata da Confindustria Bergamo in collaborazione con il

Gruppo Bonaldi, leader di settore e primo concessionario italiano del gruppo Volkswagen.

«L'Italia ha ancora molto da fare in materia di civiltà fiscale – ha detto Monica Santini, vicepresidente di Confindustria Bergamo – e la normativa tributaria sugli autoveicoli è emblematica: sono stati inseriti valori quasi punitivi, controbilanciando le ultime agevolazioni con un inasprimento normativo senza eguali. Quasi non esiste il concetto che con

gli autoveicoli si faccia impresa: una visione miope che riduce di molto l'appeal dell'uso dell'auto in ambito aziendale».

In particolare, in Italia le auto aziendali hanno una deducibilità di 18mila euro, con una quota ammortizzabile del venti per cento e una detraibilità dell'Iva al quaranta, mentre Francia, Germania, Gran Bretagna e Spagna possono contare su una quota ammortizzabile e su una detraibilità Iva al cento per cento.

