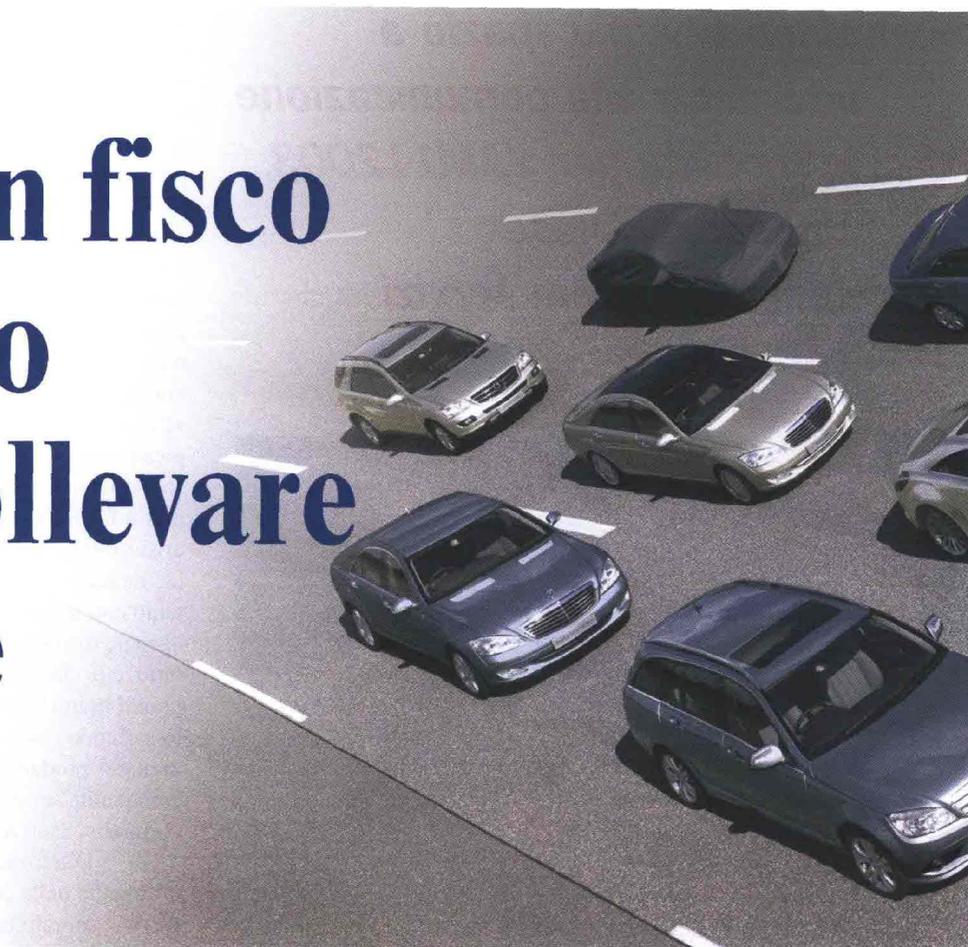


MOTORI

Serve un fisco più equo per risollevarle flotte



A CURA DI DANIELA BRAIDI

L'AUTO SI LASCIA alle spalle un altro anno sconcertante, il 2012, e davanti a sé non riesce a vedere particolari spunti di ottimismo ma solo qualche speranza. Può sperare in una ripresa dell'economia e in un aumento della fiducia da parte di imprese e consumatori. E può anche sperare in un atteggiamento di maggiore sensibilità e apertura da parte del nuovo governo verso il settore automotive in generale e delle flotte aziendali in particolare. Negli ultimi anni il legislatore ha infatti colpito il mondo delle quattro ruote con un accanimento fiscale senza precedenti, attraverso aumenti che hanno riguardato carburante, assicurazione, bollo, ecc... e riduzioni delle detrazio-

ni. Insomma, per un 2012 che se ne va senza nessun rimpianto, ci avviciniamo al giro di boa di un 2013 che non promette, *ceteris paribus*, di essere molto migliore.

I numeri relativi allo scorso anno sono quasi un bollettino di guerra, con una raccapricciante serie di segni negativi. Nel complesso le immatricolazioni di auto in Italia sono diminuite di quasi il 20 per cento rispetto al 2011 scendendo a 1,402 milioni, il livello più basso di vetture immatricolate dal 1979. Rispetto al picco del 2007, anno eccezionale che aveva visto 2,494 milioni di auto immatricolate, la caduta è stata addirittura del 44 per cento, con quasi 1.100 auto in me-

no in un solo anno.

Andando a scomporre il dato sulle immatricolazioni, ci si accorge che il 2012 è stato caratterizzato da una contrazione generalizzata. I privati hanno acquistato meno auto, ma anche il noleggio e le flotte aziendali hanno messo il piede sul freno, dopo anni in cui si erano mossi in controtendenza rispetto al resto del mercato, mostrando un andamento decisamente più resistente.

In particolare, colpiti sempre più duramente dalla crisi economica e dei consumi, i privati hanno immatricolato circa 897.000 auto, quasi il 23 per cento in meno rispetto al 2011 facendo scendere la quota di mercato

Dopo avere resistito alla crisi economica e aver fatto da ammortizzatore al calo della domanda dei privati, il settore delle auto aziendali inizia ad avere il fiato corto.

Gli operatori guardano al nuovo governo Letta sperando in un alleggerimento del carico fiscale

dal 66,5 al 64 per cento. Come si diceva, hanno ceduto anche le flotte aziendali, che con circa 252.000 immatricolazioni hanno registrato una contrazione del 17,4 per cento rispetto al 2011, e le vetture ad uso noleggio, che hanno registrato una caduta di circa il 10 per cento a 253.000 vetture immatricolate. Ciò non ha però impedito di veder crescere la quota di mercato, passata dal 17,5 al 18 per cento per le flotte e dal 16 al 18 per cento per le auto ad uso noleggio.

I dati dimostrano quindi che il settore flotte e noleggio, pur soffrendo la crisi economica, sta diventando sempre più importante nel mercato delle quattro ruote, dove solo fino a qualche anno fa era un soggetto del tutto marginale. Oggi ha raggiunto una quota di mercato del 36 per cento ed è destinato a diventare un interlocutore di maggiore peso, tanto più se si fa un confronto con quello che accade all'estero. In Germania, ad esempio, flotte e noleggio assorbono il 62 per cento del mercato dell'auto, in Francia il 43 per cento, in Spagna il 49 per cento e in Gran Bretagna il 55 per cento. Insomma, è chiaro che il settore in Italia è rimasto indietro – penalizzato da condizioni fiscali decisamente meno vantaggiose – e presenta un elevato potenziale di sviluppo. Che le Case automobilistiche hanno tutta l'intenzione di non lasciarsi sfuggire.

«La clientela continua ad apprezzare i vantaggi offerti dalle flotte. Può darsi che cambi fornitore ma, nonostante la crisi, continua a noleggiare. Nel perdurare della propria attività, le aziende hanno preferito prorogare i

contratti in scadenza di 3, 6, 12 mesi, ma non li hanno disdetti», precisa Pietro Teofilatto, direttore generale di Aniasa, l'Associazione nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici che aderisce a Confindustria

In base ai dati presentati da

della loro flotta riducendo le immatricolazioni. Nel 2012, insomma, i noleggiatori hanno immatricolato meno auto e hanno cercato di gestire al meglio la flotta esistente ricercando un maggiore tasso di efficienza. Una tendenza destinata a proseguire anche nel 2013», come spiega il direttore gene-

«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 DA ANIASA IN OCCASIONE DELLA PRESENTAZIONE DELLA DODICESIMA EDIZIONE DEL RAPPORTO ANNUALE SULLO STATO DI SALUTE DEL COMPARTO FLOTTE.

Aniasa, in generale il fatturato del settore è rimasto stabile nel 2012 sopra i 5 miliardi con una lieve contrazione dello 0,7 per cento, e anche la flotta circolante a fine 2012 ha segnato una modesta riduzione dell'1,3 per cento a 669.480 unità. Le immatricolazioni sono comunque diminuite e su questo fronte il noleggio a breve termine è quello che ha pagato il prezzo più salato, con una contrazione del 22 per cento rispetto al 2011, un calo doppio rispetto a quello del noleggio a lungo termine (-10,9 per cento).

«La richiesta di noleggio a breve termine si è concentrata nella stagione da Pasqua a inizio settembre. La clientela business è calata moltissimo e le imprese del noleggio a breve hanno preferito aumentare l'efficienza

rale di Aniasa.

Per affrontare la situazione, i noleggiatori hanno dovuto far fronte ai picchi di richieste dei mesi estivi gestendo in maniera molto efficiente la flotta a disposizione, procurando l'auto giusta al momento giusto ai clienti e riducendo al minimo il fermo dei veicoli. Hanno anche dato maggiore impulso alle attività sul web, che oggi risulta essere il sistema predominante per le prenotazioni, con una presenza capillare su social network e motori di ricerca, e anche attraverso un'interfaccia più *friendly*. Inoltre, sono state migliorate le specifiche contrattuali con il 100 per cento dei contratti in chiaro, informando in anticipo il cliente di tutto quello che pagherà rispettando i tempi indicati. Insomma, ancora più

MOTORI

trasparenza e chiarezza.

Anche il noleggio a lungo termine ha dovuto correre ai ripari. Per affrontare il calo delle immatricolazioni – che l'anno scorso sono state nel complesso 164.000, di cui 140.000 auto e 24.000 furgoni – ha dato impulso all'attività di remarketing, ossia la messa in vendita di veicoli usati. Un'attività che i noleggiatori prima non avevamo mai realizzato e che han-

no messo in atto attraverso una formazione specifica e implementando le strutture di vendita esistenti, talvolta anche creando vere e proprie società ad hoc. E così, grazie anche a questa nuova attività, il fatturato del noleggio a lungo termine ha registrato nel 2012 un incremento dell'11 per cento a 1,2 miliardi. D'altronde l'attività di remarketing ha trovato il favore del pubblico, essendo veicoli notevolmente

appetibili per chi è orientato all'usato. L'usato delle flotte è infatti un buon prodotto in quanto è tagliandato al 100 per cento e presenta una garanzia ben superiore alla media del mercato, pari a 24 o anche 36 mesi in alcuni casi.

Dal canto loro le aziende si sono orientate verso auto più piccole e dai consumi ridotti, in linea con le esigenze di *downsizing* e *downgrading* che stanno manifestando già da tempo. Le Citicar, per esempio, sono passate da 11 a 14 per cento come presenza nelle flotte mentre si sono ridotti i segmenti superiori: -70 per cento le immatricolazioni del segmento F (alto di gamma) e -40 per cento quelle del segmento E (superiore). «È una conferma della politica delle aziende di ridurre i costi scegliendo vetture di minore rilevanza e che consumano di meno. Ormai i segmenti C (medio di gamma) e B (medio superiore) hanno raggiunto nell'insieme il 57 per cento delle immatricolazioni nelle flotte», osserva il direttore di Aniasa sottolineando che, per quanto riguarda le motorizzazioni, nel 2012 hanno avuto un impulso particolare quelle a GPL.

Un discorso a parte merita anche l'auto elettrica, protagonista l'anno scorso di una vera e propria svolta che lascia ben sperare le Case automobilistiche, che tanto hanno scommesso e investito negli ultimi anni in questo progetto. Sono infatti state 524 le auto elettriche immatricolate in Italia nel 2012, quasi il doppio rispetto alle 307 immatricolate nel 2011 e contro le 116 registrate nel 2010. Nel complesso, delle 524 vetture elettriche vendute l'anno scorso, quasi il 70 per cento è stato assorbito dal settore del noleggio, confermando questo segmento di mercato come il trampolino di lancio d'eccellenza per questa tipologia di vetture.

Il 2012 è ormai storia passata. L'attenzione degli operatori è tutta rivolta all'esercizio in corso, ma le speranze di vedere significativi miglioramenti per il settore sono praticamente nulle, specie dopo i dati di aprile che hanno visto di nuovo un tonfo delle



IL TRAFFICO RISPECCHIA LA CRISI ECONOMICA: CROLLA IN ITALIA DEL 34 PER CENTO

Città sempre meno intasate da auto in coda e autostrade sempre meno trafficate. È questa la realtà che emerge dai dati raccolti da INRIX, secondo cui il traffico nel nostro paese è diminuito nel 2012 del 34 per cento rispetto all'anno precedente, una flessione che è circa il doppio rispetto alla media europea, che presenta un calo del 18 per cento.

Escludendo Spagna e Portogallo, l'Italia ha registrato la maggiore diminuzione del traffico rispetto a tutti gli altri Paesi europei.

La causa è senza dubbio della crisi economica, che ha bloccato l'attività e gli spostamenti. «C'è sempre stata una forte correlazione tra la situazione economica e il livello del traffico nelle strade delle nostre città. Questo dato – afferma Bryan Mistele, CEO di INRIX – ci indica, ad esempio, se le persone hanno un impiego e perciò utilizzano l'auto per recarsi sul posto di lavoro, per uscire a cena o per fare la spesa, così come ci dà forti indicazioni sui livelli di spedizioni delle aziende. Considerando che la disoccupazione ha raggiunto livelli record nel 2012 e che il potere d'acquisto delle famiglie europee è crollato di 13,6 punti percentuali arrivando a 10,9 trilioni di dollari, non sorprende che i livelli di traffico siano diminuiti in modo significativo».

E le cose non migliorano nel 2013. Prosegue infatti il trend a spirale verso il basso, con il primo trimestre dell'anno che mostra un'ulteriore diminuzione di 23 punti percentuali del traffico su scala europea. E anche nel primo trimestre del 2013 i modelli di traffico continuano a mostrare un netto declino in Italia, dove i primi risultati mostrano che i congestionamenti si sono ridotti di un ulteriore 33 per cento rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, facendo registrare la terza caduta più rilevante d'Europa dopo Portogallo e Spagna.

LA CLASSIFICA DEI PAESI PEGGIORI IN EUROPA PER CONGESTIONE DEL TRAFFICO SECONDO L'INDICE INRIX

Paese	Ore sprecate nel traffico nel 2012	Var.% 2012-2011	Var.%1 trim. 2012 1 trim. 2013	Tasso di disoccupazione
Belgio	59	-12%	-1%	7.4%
Paesi Bassi	52	-15%	-26%	5.8%
Germania	37	-14%	-23%	5.4%
Francia	37	-12%	-6%	10.5%
UK	29	-19%	-11%	7.9%
Lussemburgo	29	+29%	+38%	5.1%
Austria	25	-19%	-39%	4.5%
Spagna	25	-38%	-57%	26.6%
Svizzera	23	-11%	0%	3.2%
Italia	22	-34%	-33%	11.1%
Irlanda	19	-9%	-10%	14.7%
Ungheria	15	-24%	-74%	10.9%
Portogallo	11	-50%	-68%	16.3%

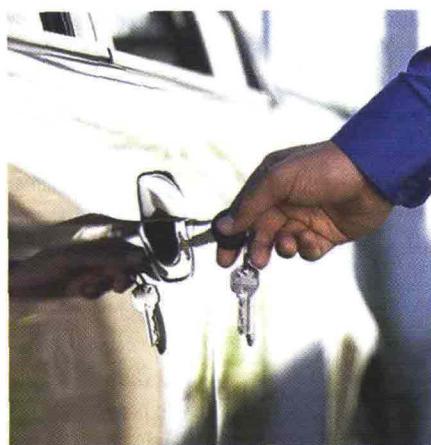
immatricolazioni di auto a doppia cifra. In pratica, nei primi quattro mesi dell'anno, le immatricolazioni sono state 474.000, il 12 per cento in meno rispetto all'analogo periodo 2012.

Nello specifico, i primi quattro mesi del 2013 mettono in evidenza un calo del 12 per cento delle immatricolazioni dei privati rispetto all'analogo periodo 2012, a cui fanno da contraltare una flessione del 15 per cento delle immatricolazioni da società mentre le vendite a uso noleggio sono scese del 10 per cento. Dati che non fanno ben sperare. Anzi. «Nonostante l'iniezione dell'ultimo giorno del mese, praticata a suon di chilometri zero immatricolate in capo alle Case e ai Concessionari, il mese di aprile si è chiuso con un altro risultato negativo. Ma il dato nudo e crudo non rende giustizia alla sua drammaticità. Se verrà confermato questo trend, l'anno potrebbe chiudersi attorno a 1.100.000 unità. Il che significherebbe 900.000 pezzi in meno rispetto alla soglia minima di sopravvivenza della filiera indicata dai maggiori analisti intorno ai 2.000.000 di pezzi», tuona Filippo Pavan Bernacchi, l'energico presidente di Federauto, l'associazione che rappresenta i concessionari di auto, veicoli commerciali, camion e autobus di tutti i brand commercializzati in Italia. Che aggiunge: «Da un'altra prospettiva un mercato a 1.100.000 pezzi significherebbe una perdita di fatturato per il settore di 15,9 miliardi di euro. Cifra che per la sua rilevanza produce un senso di vertigine. E lo Stato sarebbe il più penalizzato poiché non introiterebbe circa 3,3 miliardi di euro della sola Iva, cui si aggiungerebbero diversi milioni di euro derivanti dal mancato apporto di altre tasse quali bollo, IPT. Poi si dovrebbe aggiungere il costo degli ammortizzatori sociali per centinaia di migliaia di lavoratori. A voler essere pignoli si dovrebbe anche sottolineare l'aumento dell'anzianità del circolante con impatti sulla sicurezza e sull'ambiente. Un disastro a tutto tondo causato anche dalla miope politica degli ultimi mesi che invece di

2012 IN CONTRAZIONE PER FLOTTE E NOLEGGIO

	2012	2011	Var. %
Fatturato (mln)	5.019	5.055	-0,7%
Flotta Circolante	669.480	678.373	-1,3%
- breve termine	142.658	154.213	-8%
- lungo termine	526.822	524.160	+0,5%
Immatricolazioni	256.596	302.332	-15%
- breve termine	91.805	117.107	-22%
- lungo termine	164.791	185.227	-10,9%
Addetti diretti	7.050	7.094	-3,6%

Fonte: Aniasa



dare uno straccio di risposta ha pensato solo a varare nuove tasse, anche sugli autoveicoli. Mi viene in mente un malato grave al quale, invece delle medicine giuste, vengono somministrate piccole quantità di veleno».

Tutto il settore sta da tempo puntando il dito contro il legislatore, reo di non aver finora fatto nulla per aiutare l'*automotive* a risollevarsi dalla profonda crisi verso cui sta precipitando. «C'è un assordante silenzio da parte del legislatore che finora ha dimostrato di non riuscire a comprendere la grave situazione del settore. Aniasa ha inviato più volte comunicazioni ai rappresentanti dei maggiori partiti per sensibilizzarsi sull'argomento, ma non ha mia avuto risposta. Questa miopia ricade sulle Case automobilistiche ma anche sui concessionari e sulle reti dei servizi. E finisce per essere un boomerang: l'auto contribuisce al 16,9 per cento del gettito

fiscale, ma la massa di inasprimenti fiscali ininterrotti visti negli ultimi 18 mesi potrebbe non portare la stessa percentuale nel 2012», avverte Teofilatto.

Anche il governo Monti ha tradito le aspettative del settore: gli incentivi varati si sono rivelati misure inadeguate e in un certo senso inutili. I 4,5 milioni destinati alle auto superecologiche sono infatti stati bruciati in poche ore risultando insufficienti rispetto alla domanda, mentre i 35 milioni di euro messi a disposizione per le imprese non hanno pressoché ricevuto richieste e restano ancora quasi tutti a disposizione: non poteva essere altrimenti visto che il loro utilizzo era condizionato al fatto che un'impresa avesse nel proprio parco auto vetture da rottamare con almeno dieci anni di vita, mentre di solito la vita di un'auto aziendale non supera i tre anni.

Le speranze dell'*automotive* sono tutte rivolte al nuovo governo Letta. C'è soprattutto il desiderio di trovare interlocutori competenti e sensibili circa le reali problematiche del settore e i possibili interventi da mettere in atto. Basterebbe almeno riportare la deducibilità dell'ammortamento dell'auto aziendale dal 20 al 40 per cento (quando invece in altri paesi è da tempo al 100 per cento) per ridare un minimo di respiro al comparto. In attesa magari di una ripresa della congiuntura economica per la quale dovremo attendere il 2014. ■