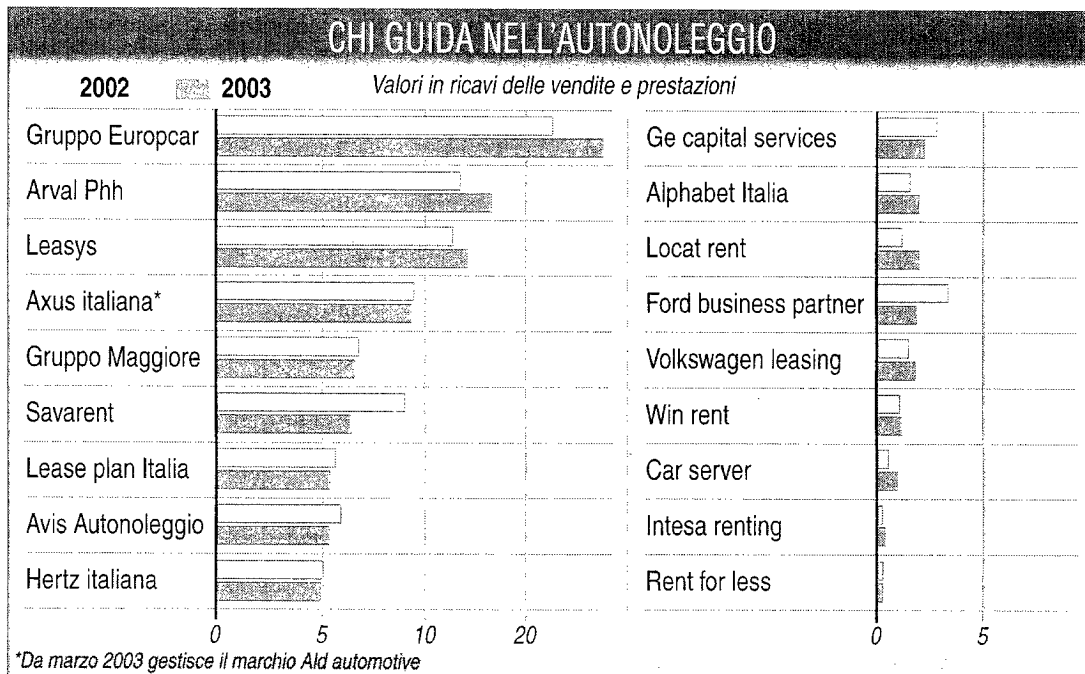


NEL SETTORE DEL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE L'ITALIA RESTA IN RITARDO RISPETTO AL RESTO D'EUROPA

Auto-nolo, il freno è fiscale

Il comparto cresce, ma a ritmi più bassi rispetto agli ultimi anni. Soprattutto il segmento a medio-lungo termine. Pesa una legislazione svantaggiosa rispetto ai regimi di tassazione esteri



DI ROBERTA AMORUSO

Dal '99 ad oggi è più che raddoppiato, passando da 1,3 a quasi 3 miliardi di euro di valore. E anche nel 2003 il grande mercato del noleggio auto ha registrato un segno più, grazie a una crescita del 7,7% rispetto al 2002, ma facendo emergere un rallentamento rispetto al trend degli ultimi cinque anni, quando il comparto aveva registrato una crescita media annua pari al 22,7%. Nel 2004, secondo le stime di Databank, il settore del noleggio auto supererà i 3 miliardi di euro e in particolare il business di

medio-lungo termine crescerà del 7,3%. A soffrire di più nel 2003, secondo la stessa Databank, è stato il cosiddetto noleggio a medio-lungo termine e cioè quello tipico delle flotte aziendali, che ha fatto segnare una crescita inferiore alle due cifre per la prima volta dopo molti anni.

Le prospettive. Nonostante ciò stiamo assistendo a una maggiore penetrazione del noleggio a medio-lungo termine, soprattutto presso le imprese medio-grandi, visto che oltre la metà delle aziende con più di 500 dipendenti sceglie di impiegare

per le auto nuove questa modalità. Ma la prospettiva è quella di un'apertura del mercato anche verso le categorie professionali e le piccole e medie imprese.

Una nuova opportunità di crescita per il mercato a medio lungo termine è rappresentata anche dalla pubblica amministra-



zione, alla luce della direttiva Prodi che impone alle pubbliche amministrazioni di terziarizzare e razionalizzare la gestione dei parchi auto. Del resto, si stima che proprio la pubblica amministrazione potrebbe arrivare a risparmiare fino a 600 milioni di euro dalla conversione al noleggio a medio-lungo termine, mentre attualmente il settore mostra una penetrazione del 55%.

Si tratta di un mercato, però, che deve fare i conti con una legislazione fiscale che svantaggia l'Italia rispetto agli altri paesi europei dove, pur nel rispetto della limitazione della deducibilità, vigono regimi fiscali più favorevoli. In particolare, sono quattro i limiti della normativa italiana e riguardano: la deducibilità, la quota ammortizzabile, il costo ammortizzabile, la detraibilità Iva. Nella maggior parte dei paesi europei la quota ammortizzabile raggiunge il 100%, mentre in Italia la stessa quota è ridotta

al 50%. Quanto alla deducibilità, in Germania e in Spagna è illimitata.

La differenza è ancora maggiore se si guarda alla detraibilità dell'Iva, visto che nel nostro paese è detraibile solo per il 10%, a fronte della quasi totalità dei paesi europei in cui la percentuale si attesta al 100%.

I numeri del mercato a medio-lungo termine. Il segmento a lungo termine rappresenta il 74,1% dell'intero settore noleggio (2,1 miliardi di euro) e vanta nel 2003 una crescita del 9,5% rispetto al 2002 (a fronte di un +28,6% medio annuo negli ultimi cinque anni). A giocare il ruolo di big player del settore sono la Arvarl service lease che copre il 18,3% del mercato, la Europcar Italia con il 16,8%, la Europcar fleet services che detiene il 12,5% e la Leasys che controlla il 16,5%. Vale a dire che le prime quattro società hanno in mano il 64,7% del mercato.

Tra i competitor stanno assumendo una posizione rilevante anche altre società, scese in campo nel 2000, come le finanziarie di base automobilistiche, che possono contare anche su una rete capillare di concessionarie e officine di assistenza.

In questo contesto, una delle barriere sottolineate dalle società è rappresentata dalle disponibilità finanziarie. Un aspetto importante, insieme alla capillarità della rete distributiva e alla capacità di costruire dei canoni in modo economico. (riproduzione riservata)

Tutta colpa dell'Iva pesante

L'Iva penalizza l'Italia del noleggio a medio-lungo termine. I numeri parlano chiaro. Soltanto il 10% dell'Iva è detraibile sull'acquisto delle automobili aziendali. In Francia o in Germania è il 50% e in Svezia addirittura il 100%. Il risultato è che la percentuale di autovetture vendute sul mercato italiano e immatricolate da società o enti è notevolmente inferiore a quella degli altri principali paesi europei. E la limitata diffusione delle flotte aziendali nazionali trova una spiegazione proprio nella politica fiscale italiana. Da un punto di vista fiscale, infatti, la situazione italiana è particolarmente penalizzante soprattutto a livello di imposte indirette. A livello di imposte dirette, poi, sussistono limitazioni quantitative pesanti per l'ammortamento e la deducibilità dei costi sostenuti dall'azienda. In sostanza, l'integrale deducibilità dei costi sostenuti per l'acquisto dell'autovettura è concessa solo per i veicoli destinati a essere utilizzati esclusivamente come beni strumentali nell'attività propria dell'impresa.

