



MERCATI

FLOTTE AZIENDALI. Il mercato soffre e per ora non vede segnali di ripresa

## Se le armi sono spuntate

Le aziende di noleggio a lungo termine chiedono interventi fiscali e incentivi ad hoc per poter competere alle stesse condizioni dei colleghi europei



**Roberto Lucchini,**  
Aniasa



**Paolo Ghinolfi,** Arval  
Italia



**Jaromír Hájek,**  
LeasePlan Italia Spa

**I**l settore automobilistico, sulla spinta degli incentivi alla rottamazione, con 2.158.009 immatricolazioni ha chiuso il 2009 con risultati in linea con il 2008. Un dato positivo e certamente non previsto viste le difficoltà che ha attraversato il settore.

Questo dato riflette tuttavia soltanto parzialmente la situazione del mercato automobilistico. Sono infatti cresciute soltanto le vendite di vetture che hanno beneficiato di incentivi, mentre in gravissima difficoltà continua a essere il mercato delle auto aziendali. Nel 2009 infatti le immatricolazioni a uso noleggio hanno subito un calo del 26,15%, così come sono diminuite del 32,04% quelle in leasing e quelle ad altre imprese e società che sono calate del 28,99%. L'auto aziendale, che vale più di un quarto del mercato automobilistico complessivo, è stata quindi fortemente penalizzata dalla crisi economica e dal fatto di non aver potuto effettivamente usufruire degli incentivi. E anche le prospettive per tutto il 2010 non appaiono positive.

Ma come hanno risposto alla difficile contingenza le aziende del settore? «La reazione alla crisi delle aziende di noleggio a **lungo termine** (una flotta di 530.000 veicoli in Italia) – sottolinea **Roberto Lucchini**, presidente di Aniasa, l'associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici – è stata molto semplice, ma efficace: ribadire e rafforzare ancora di più la valenza di saving connaturata ai servizi di noleggio, con risparmi sui costi di gestione del parco auto che possono andare dal

15% al 20% rispetto alle altre modalità di uso dei veicoli. E le 60.000 aziende clienti hanno a loro volta confermato l'apprezzamento per il noleggio, che ha assicurato qualità e soddisfacimento delle nuove esigenze di mobilità».

### Pesano gli incentivi alla rottamazione e il costo carburante

È opportuno, inoltre, sottolineare il fatto che nel corso del 2009 il settore del noleggio è stato fortemente penalizzato dagli stessi incentivi alla rottamazione che hanno determinato un calo del prezzo delle auto usate, elemento questo particolarmente sfavorevole per le società di noleggio che hanno visto svalutare il loro immobilizzo in autoveicoli. Vi sono poi altri fenomeni che danneggiano in particolare il settore del noleggio, oltre che il mercato in generale. Ad esempio l'aumento dei prezzi alla pompa dei carburanti costituisce un ulteriore freno alla domanda di auto soprattutto da parte delle aziende, che oggi sono impegnate come non mai in una continua e decisa riduzione dei costi.

Perdurando questo negativo stato delle cose, i gestori di flotte che utilizzano un parco in noleggio a **lungo termine** tendono così ad allungare i contratti in scadenza rinegoziandone le condizioni con le società di noleggio e naturalmente questa situazione incide negativamente anche sul mercato dell'auto in quanto rallenta il rinnovo del parco in noleggio.

In mancanza di misure correttive da parte del Governo, l'andamento negativo del

## MERCATI



2009 sta però continuando anche nell'anno in corso, come testimoniano i dati sulle immatricolazioni di gennaio 2010. Nello scorso gennaio, infatti, le immatricolazioni a uso noleggio hanno continuato a registrare un calo del 17,68% e analogamente quelle ad altre imprese e società hanno subito un calo del 18,96%.

### Pressione fiscale e Iva troppo alte

Cosa si potrebbe fare per invertire questa tendenza? «Un importante nodo da sciogliere – dice Paolo Ghinolfi, amministratore delegato di Arval Italia, società di noleggio a lungo termine del gruppo Bnp Paribas – è la revisione della fiscalità. In linea con la situazione degli altri Paesi europei. Auspichiamo quindi una riduzione del costo della fiscalità dell'auto aziendale con l'innalzamento della detraibilità Iva al 100%, oggi solo del 40%, con l'aumento della deducibilità dei costi, coerentemente con il reale costo sostenuto dall'azienda, nonché con l'innalzamento della quota ammortizzabile. La recente decisione governativa di non concedere nel 2010 altri incentivi statali all'acquisto nel settore automobilistico, non ci può più far parlare di possibilità di estensione degli stessi anche al comparto aziendale. Ci fanno però ben sperare le dichiarazioni del ministro Scajola di voler comunque aiutare l'innovazione e la ricerca, che vuol dire anche sostenere in senso più lato nuove soluzioni di mobilità. E nuove soluzioni di mobilità, anche e soprattutto da un punto di vista eco-sostenibile, possono sicuramente arrivare dagli operatori di noleggio a lungo termine e da altri operatori del settore delle auto aziendali, i veicoli che a conti fatti percorrono annualmente più chilometri sulle nostre strade».

È proprio in direzione della necessità di misure di sostegno al settore che continuano a concentrarsi i commenti degli operatori dell'autonoleggio. «È assolutamente necessario – dichiara Jaromír Hájek, amministratore delegato di LeasePlan Italia, azienda leader nel noleggio a lungo termine e nella gestione di flotte aziendali – che il Governo preveda che il sostegno alla domanda sia esteso effettivamente anche alle auto

## Il costo cresce del 34%

Ipotizzando una percorrenza annua di 15.000 chilometri, dal 1999 al 2009 il costo medio di esercizio al chilometro per le vetture a benzina con cilindrata compresa fra 1.001 e 1.500 cc è salito da 32 centesimi a 43 centesimi, con una crescita del 34%. Questi dati emergono da una elaborazione condotta da Econometrica sui costi di esercizio determinati dall'AcI e pubblicati sull'edizione 1999 e 2009 del volume *Costi chilometrici di esercizio di alcuni tipi di autovetture, autofurgoni e motoveicoli*».

### CONFRONTO PREZZI E COSTI DI ESERCIZIO 1999-2009 (VALORI IN EURO) MEDIA AUTOVETTURE A BENZINA DA 1.001 A 1.500 CC PERCORRENZA ANNUA 15.000 KM

	1999	2009	Var. % 2009 su 1999
Prezzo su strada	12.391	15.037	21
Costo di esercizio [15.000 km annui] (*)	4.814	6.451	34
di cui:			
- Ammortamento	1.668	2.049	23
- Bollo	147	174	18
- Assicurazione r.c.	640	1.685	163
- Carburante	1.114	1.368	23
- Pneumatici	186	208	12
- Manut. e rip.	1.059	967	-9
Incremento livello generale dei prezzi (**)			25

(\*) costo di esercizio al chilometro: 1999: 32 cent. - 2009 43 cent.

(\*\*) Indice Istat dei prezzi al consumo

Elaborazione: Econometrica su dati ACI

L'incremento del 34% del costo medio di esercizio supera di 9 punti percentuali l'aumento del livello generale dei prezzi che nel decennio, secondo l'Istat, è stato del 25%. La maggior crescita dei costi di esercizio dell'auto rispetto a quella del livello generale dei prezzi dipende esclusivamente dai premi per l'assicurazione rc auto, che nei valori medi considerati dall'AcI, nel decennio sono passati da 640 euro a 1.685 euro con un incremento di ben il 163%.

Tutte le altre voci di costo hanno subito incrementi inferiori all'inflazione. Tra queste, la spesa che ha avuto il maggior rincaro è stata quella relativa ai carburanti, che è aumentata del 23%, dato che una parte, anche se modesta, della crescita del prezzo alla pompa della benzina (+25,58% nel decennio) è stata neutralizzata da una contrazione dei consumi medi, modesta ma significativa (-2,23%). Incremento analogo a quello della spesa per il carburante ha avuto l'ammortamento del veicolo che è legato al prezzo su strada dell'auto e all'andamento dei tassi di interesse. Per quanto riguarda il prezzo su strada, l'incremento medio è stato nel decennio del 21%, cioè inferiore di tre punti rispetto all'inflazione. Abbastanza contenuta la dinamica delle altre voci: il bollo è aumentato del 10%, i pneumatici del 12% e la spesa per manutenzioni e riparazioni è addirittura calata del 9%, grazie al miglioramento qualitativo delle automobili.

## MERCATI


**Come va il mercato**  
**Confronto immatricolazioni 2009/2010**

IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVETTURE IN ITALIA GENNAIO-DICEMBRE 2009				IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVETTURE IN ITALIA GENNAIO 2010			
	2009	2008	Var. % 2009/2008		Gennaio 2010	Gennaio 2009	Var. %
Privati	1.668.539	1.481.687	12,61	Privati	171.958	116.322	47,83
Imprese e società di cui:	489.470	679.995	-28,02	Imprese e società di cui:	34.383	42.135	-18,40
Noleggio	237.529	321.632	-26,15	Noleggio	15.255	18.531	-17,68
Leasing	56.540	83.201	-32,04	Società	19.128	23.604	-18,96
Società (proprietarie)	195.401	275.162	-28,99	<b>Totale mercato</b>	<b>206.341</b>	<b>158.457</b>	<b>30,22</b>
<b>Totale mercato</b>	<b>2.158.009</b>	<b>2.161.682</b>	<b>-0,17</b>				

Fonte: Unrae

aziendali. Molto opportuni sarebbero anche interventi specifici per sostenere il noleggio a lungo termine e in generale gli acquisti di autoveicoli delle aziende. Per far fronte alle difficoltà immediate una misura congiunturale di grande impatto potrebbe essere rendere integralmente detraibile l'Iva per un anno per le aziende, mentre in un'ottica di lungo respiro sarebbe opportuno introdurre già da ora misure volte ad adeguare la tassazione italiana sulle auto aziendali agli standard europei.

«Occorrerebbero – sostiene Fabrizio Ruggiero, general manager di Leasys, società di autonoleggio del gruppo FGA Capital joint venture tra Fiat Automobiles Group e Credit Agricole – misure di incentivazione ad hoc per sostenere l'attività delle società di noleggio prevedendo ad esempio che l'importo di eventuali incentivi per le auto aziendali incamerati dalle società di noleggio che acquistano materialmente le auto, possano essere dedotti dal canone di noleggio a tutto vantaggio dei clienti».

#### Anche il leasing soffre

Se questa è la situazione delle società di noleggio a lungo termine, anche il comparto leasing auto, un segmento ov-

vamente molto importante del mondo "auto aziendale", registra performance non certo soddisfacenti. L'andamento delle immatricolazioni leasing nel 2009 riflette infatti la generale negativa dinamica dell'auto aziendale, con una flessione del 32,04%, come prima evidenziato, passando dalle 83.201 immatricolazioni dal 2008 al 2009 pur manifestando un miglioramento nella seconda parte dell'anno. Nonostante i segnali positivi degli ultimi mesi del 2009, che consentono di aprire il nuovo anno lasciandosi alle spalle l'ipotesi di ulteriori contrazioni del mercato, Rosario Corso, presidente di Assilea (Associazione Italiana Leasing) ritiene che «la dimensione del mercato delle auto aziendali in Italia non potrà facilmente avvicinarsi alle percentuali di penetrazione che si registrano su quasi tutti i principali mercati di riferimento esteri. Per raggiungere i livelli europei è infatti necessario allineare anche il costo della fiscalità delle auto che le imprese nazionali sopportano – in termini ad esempio di Iva e deducibilità degli ammortamenti o dei canoni di leasing/noleggio – a quello che viene applicato alle loro concorrenti europee».

Ermanno Molinari



**Fabrizio Ruggiero,**  
Leasys Spa



**Rosario Corso,**  
Assilea