

MERCATO



Eugenio Razelli, presidente Anfia
INCENTIVI AL NOLEGGIO

«Se saranno rinnovati nel 2010, gli ecoincentivi dovranno essere estesi ai contratti di renting. Perché», spiega Eugenio Razelli, presidente dell'Anfia, l'associazione delle aziende italiane della filiera automobilistica, «solo così ne potranno beneficiare anche le flotte aziendali».

« Non c'è dubbio: il 2009 è stato l'anno orribile dell'auto aziendale. Quali le condizioni economiche e normative indispensabili per puntare sulla ripresa? »

È naturale che il mercato delle flotte abbia risentito di più della crisi, essendo l'andamento delle vendite legato agli investimenti delle aziende, al momento ridotti o rinviati. Per una piena ripresa di questo mercato, quindi, bisognerà attendere l'auspicata ripresa dell'economia. Un secondo elemento che indubbiamente ha aggravato la situazione è che gli ecoincentivi varati dal Governo lo scorso 7 febbraio hanno escluso il renting, ormai forma prevalente di acquisto delle flotte aziendali.

« Ma come dovrebbero essere articolati gli ecoincentivi affinché, diversamente da quel che è successo quest'anno, possano agevolare (o almeno non nuocere) anche i veicoli aziendali? »

In caso di rinnovo degli ecoincentivi nel 2010, per fare in modo che ne possano beneficiare anche le flotte aziendali bisognerebbe prevederne l'estensione

ai contratti di renting. A questo fine non sembra essere un ostacolo il fatto che col noleggio non c'è certezza sul beneficiario dell'incentivo: basterebbe, infatti, vincolare l'incentivo stesso ai contratti di renting a lungo termine con durata minima di due-tre anni e richiedere un documento probatorio (per esempio una copia del contratto) che attesti che l'incentivo è stato applicato dalla società finanziaria all'utilizzatore finale. Altro intervento utile, in particolare per risollevarlo il mercato dei veicoli commerciali, sarebbe l'inclusione del settore trasporti, come già da tempo richiesto, tra i beneficiari della Tremonti ter.

« In Italia la fiscalità incide sui veicoli aziendali in misura molto superiore rispetto agli altri Paesi europei. Che cosa concretamente occorrerebbe fare per alleggerirne il carico? »

Sì, è risaputo che in Italia la fiscalità gravante sui veicoli aziendali è la più restrittiva nel panorama europeo. Ragionando con realismo e tenendo conto anche del problema del debito pubblico, che rende assai limitati i margini di manovra, per il 2010 riterremmo opportuno puntare sui provvedimenti sopra delineati, in modo da agevolare l'uscita dalla crisi e favorire la ripresa. Sulla fiscalità si può impostare un discorso di revisione progressiva più a lungo termine, che porti innanzitutto a superare l'abbattimento previsto sul costo ammortizzabile, che non ha riscontro in altri Paesi.

(Fiat), «le imprese hanno ridotto la domanda di noleggio a lungo termine in vari modi: allungando i contratti, diminuendo il personale viaggiante e ottimizzando le polizze assicurative, ma anche facendo downsizing. Una tendenza, quella di puntare su modelli con dimensioni e consumi inferiori, che ha favorito la nostra gamma». E a parlare di «un importante processo di downsizing in corso» è anche Marco Aiù (Ford). Un processo che potrebbe essere definito globale, visto che per il manager riguarda una molteplicità di aspetti: «Auto più piccole, flotte più ridotte, consumi più controllati».

FLOTTE SEMPRE PIÙ VERDI

A soffermarsi maggiormente sull'aspetto verde di questa tendenza sono Dario Limentani, responsabile vendite flotte ed enti pubblici di Land Rover, Tony Maiorino (Jaguar) e Marco Terrusi (Mercedes-Benz), secondo il quale «da parte sia di alcune multinazionali sia di aziende più piccole emerge sempre più netta la richiesta di vetture a ridotto impatto ambientale». Il tutto nell'ambito di un processo di razionalizzazione della gestione del parco auto, nel corso del quale il cliente business



Alberto Sabatino (Nissan)
«Si pretendono finanziamenti più diluiti»