

TUTTO IL PROGRAMMA DEL CONVEGNO, INTERVENTO PER INTERVENTO: SI PARTE ALLE 9.30

OGGI

Ore 13.00 - LO SHARING E LE NUOVE FORMULE DI POSSESSO DELL'AUTO

Massimiliano Archiapatti
Presidente ANIASA

Mauro Caruccio CEO Toyota
Financial Services Italy e
Chairman & CEO Kinto Mobility
Italy

Michele Crisci Presidente
Volvo Italia

Mario Ferro Responsabile
Marketing e Servizi rata di Eni
Green/Traditional Refinery &
Marketing

Grègoire Chové Managing
Director Europe Gruppo Arval

Fabio Saiu Director of Leasing
and Rental, Europa for Geotab



TUTTO IL PROGRAMMA DEL CONVEGNO, INTERVENTO PER INTERVENTO: SI PARTE ALLE 9.30

OGGI

**Ore 13.00 - LO SHARING E LE
NUOVE FORMULE
DI POSSESSO DELL'AUTO**
Massimiliano Archiapatti
Presidente ANIASA
Mauro Caruccio CEO Toyota
Financial Services Italy e
Chairman & CEO Kinto Mobility
Italy
Michele Crisci Presidente
Volvo Italia
Mario Ferro Responsabile
Marketing e Servizi rate di Eni
Green/Traditional Refinery &
Marketing
Grégoire Chové Managing
Director Europe Gruppo Arval
Fabio Saiu Director of Leasing
and Rental, Europe for Geotab

AutomotiveLab, una due giorni sul mondo delle quattro ruote

Organizzata da Auto, Corriere dello Sport-Stadio e Tuttosport



The poster for AutomotiveLab features a laptop displaying a glowing blue wireframe car. The text on the poster includes the event title 'AUTOMOTIVE.LAB auto', the tagline 'PRIAMO INSIEME IL FUTURO DELL'AUTO', and the dates '25 E 26 MAGGIO 2021'. Below the main text are logos for the organizing media: 'uto', 'AM', 'Corriere dello Sport', and 'TUTTOSPORT'. A row of car manufacturer logos follows, including Ford, Ferrari, Land Rover, Mazda, Mercedes-Benz, MG, Nissana, Suzuki, and Toyota. At the bottom, logos for partners like 'locharge', 'eni', 'enjoy', 'GEOTAB', and 'KINTO' are shown, along with a section for 'con la partecipazione di' featuring logos for ANPI, ANPIA, ANIASA, and UTEC.

Una due giorni dedicata al futuro dell'auto. È in programma per domani e mercoledì la seconda edizione di AutomotiveLab, il laboratorio di idee e proposte per l'automotive organizzato dalla rivista specializzata Auto, con la collaborazione di Corriere dello Sport-Stadio e Tuttosport.

Dopo la prima edizione del 2020, quest'anno Auto e Sport Network replicano approfondendo tematiche relative al mondo delle quattro ruote con addetti ai lavori ed appassionati, con l'obiettivo di "costruire in maniera equilibrata e corretta un futuro alla transizione della mobilità" puntando il focus su un comparto che rappresenta il 20% del Pil italiano e che da più di tredici mesi soffre degli effetti della crisi generata dalla pandemia.

All'evento sono previsti gli interventi del ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani, l'onorevole Gianluca Benamati, autore di numerose proposte di legge ed emendamenti sul tema automotive, Riccardo Barbieri Hermitte capo Economista Dipartimento del Tesoro, l'ingegnere Antonio Erario, dirigente divisione Normative ed Accordi Internazionali ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, il senatore Roberto Pella capogruppo in Commissione Bilancio Tesoro e Programmazione, l'assessore ai

Trasporti di Lombardia Claudia Maria Terzi e Mauro Alessandri, assessore ai Lavori pubblici e tutela del territorio mobilità Regione Lazio nonché la sindaca di Roma, Virginia Raggi.

A moderare la due giorni di lavori, il direttore responsabile di Auto e AM, Andrea Brambilla, con il vicedirettore di Auto Pasquale Di Santillo e il responsabile del Centro Prove di Auto, Alberto Sabbatini nonché dell'ad di Sport Network, Aldo Reali: è prevista inoltre la conduzione di Roberta Lanfranchi.

All'iniziativa partecipano le associazioni di categoria tra cui ACI, Anfia, **Aniasa**, Federauto e Unrae.

Come far crescere il noleggio in concessionaria?



Come si è evoluto negli ultimi anni il **noleggio a lungo termine in concessionaria**? Chi sono i clienti che richiedono maggiormente il noleggio? Cresce l'interesse dei privati? Abbiamo provato a dare una risposta a queste domande interpellando **Simone Bagni, responsabile flotte di Baiauto** (concessionaria del **Gruppo Volkswagen** con sedi a **Reggio Emilia e provincia**), nostro nuovo ospite della rubrica **"3 domande a"**.

Il **noleggio in concessionaria** è una realtà in crescita, come già testimoniato dalla **survey che abbiamo condotto nel 2019**. Negli ultimi 12 mesi c'è stata un'ulteriore crescita. Vediamo però come occorre operare nel dettaglio per alimentare questo business e renderlo profittevole, attraverso l'esperienza di un dealer che da anni crede nelle potenzialità del renting.

NOLEGGIO IN CONCESSIONARIA: 3 DOMANDE A SIMONE BAGNI (BAIAUTO)

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE: UN BUSINESS IN EVOLUZIONE

"La nostra concessionaria è diventata un vero e proprio hub che offre varie soluzioni, dai finanziamenti al leasing, fino al noleggio. Negli ultimi anni ci siamo orientati molto verso la clientela delle aziende e proprio da qui ha preso il via l'attività con il noleggio. Dal 2018 i numeri sono costantemente cresciuti, per merito dell'impegno quotidiano e dell'interesse verso questa tipologia di mobilità" spiega Simone Bagni.

La struttura di Baiauto è particolarmente snella, ma completa. “Ad oggi abbiamo sia un **team di professionisti** che si reca presso le sedi dei clienti, sia **venditori** in grado di formulare offerte in Salone per la clientela corporate. Senza dimenticare il **Service**, ambito fondamentale per offrire un servizio a 360 gradi”.

CLIENTI E CONTRATTI

La clientela del noleggio di Baiauto è piuttosto variegata. “Sul territorio di **Reggio Emilia** opera un tessuto industriale e artigianale caratterizzato da aziende di varie dimensioni: parliamo di pmi che spaziano da qualche auto fino a decine di veicoli in parco”. Come detto, l'attività non si svolge solo all'interno dello showroom.

“Siamo in grado di **proporci proattivamente dalle aziende** e offriamo contratti di noleggio attraverso la nostra captive **Volkswagen Financial Services**” specifica Bagni.



L'INTERESSE DEI PRIVATI

Secondo le ultime statistiche di **Aniasa**, l'interesse dei privati verso il noleggio sta crescendo in maniera importante: parliamo allo stato attuale di **circa 65.000 contratti in essere**. Anche Baiauto rileva questa evoluzione.

*“L’interesse, certamente, sta crescendo: il nostro team nota quotidianamente un cambiamento nell’approccio del privato. Se prima richiedevano soprattutto l’acquisto classico o formule come Progetto Valore Volkswagen, oggi domandano sempre più la doppia proposta, **finanziamento e noleggio**. Al momento i numeri non sono ancora competitivi con quelli delle Partite Iva, ma il fenomeno è certamente da monitorare”* conclude Bagni. Anche perché, con l’offerta di noleggio, il dealer ha la possibilità di rivolgersi anche a clienti al di fuori del territorio di competenza. Un plus che consente di allargare il business in maniera significativa.

AutomotiveLab, una due giorni sul mondo delle quattro ruote



Una due giorni dedicata al futuro dell'auto. È in programma per domani e mercoledì la seconda edizione di AutomotiveLab, il laboratorio di idee e proposte per l'automotive organizzato dalla rivista specializzata Auto, con la collaborazione di Corriere dello Sport-Stadio e Tuttosport.

Dopo la prima edizione del 2020, quest'anno Auto e Sport Network replicano approfondendo tematiche relative al mondo delle quattro ruote con addetti ai lavori ed appassionati, con l'obiettivo di "costruire in maniera equilibrata e corretta un futuro alla transizione della mobilità" puntando il focus su un comparto che rappresenta il 20% del Pil italiano e che da più di tredici mesi soffre degli effetti della crisi generata dalla pandemia.

All'evento sono previsti gli interventi del ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani, l'onorevole Gianluca Benamati, autore di numerose proposte di legge ed emendamenti sul tema automotive, Riccardo Barbieri Hermitte capo Economista Dipartimento del Tesoro, l'ingegnere Antonio Erario, dirigente divisione Normative ed Accordi Internazionali ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, il senatore Roberto Pella capogruppo in Commissione Bilancio Tesoro e Programmazione, l'assessore ai Trasporti di Lombardia Claudia Maria Terzi e Mauro Alessandri, assessore ai Lavori pubblici e tutela del territorio mobilità Regione Lazio nonché la sindaca di Roma, Virginia Raggi.

A moderare la due giorni di lavori, il direttore responsabile di Auto e AM, Andrea Brambilla, con il vicedirettore di Auto Pasquale Di Santillo e il responsabile del Centro Prove di Auto, Alberto Sabbatini nonché dell'ad di Sport Network, Aldo Reali: è prevista inoltre la conduzione di Roberta Lanfranchi.

All'iniziativa partecipano le associazioni di categoria tra cui ACI, Anfia, **Aniasa**, Federauto e

Unrae.

© Riproduzione riservata

Si può fare a meno del bollo?



Si sa. La mente umana tende a dimenticare. A mettere da parte le cose più spiacevoli. Ecco allora che gli automobilisti si ricordano del bollo auto-moto solo quando va pagato e a volte neppure in quel caso.

Ma quali sono le origini dell'odiato balzello? La tassa di circolazione, così denominata sino a qualche tempo fa, è stata "pensata" il 9 febbraio del 1952 all'interno di un progetto che prevedeva entro dodici mesi la raccolta da parte del governo di un testo unico contenente tutte le disposizioni vigenti in materia di tasse automobilistiche. Ecco allora che l'anno seguente con il **decreto del presidente della Repubblica del 5 febbraio 1953 n° 39** venne approvato ufficialmente il bollo. Un tributo obbligatorio per autoveicoli e motoveicoli fortemente voluto dall'allora **Presidente della Repubblica Luigi Einaudi** e dal **presidente del Consiglio Alcide De Gasperi**. Il superbollo arriva poi nel 1976. Si tratta di una sovrattassa per le auto più potenti, abolita e reintrodotta più volte. Nel 1982 una novità importante: la tassa di circolazione è diventata a tutti gli effetti tassa di possesso. Ecco così che da quell'anno in poi, anche se le auto erano ferme in garage, la tassa andava corrisposta ugualmente. Dal 1° gennaio 1999 le competenze e la riscossione passano in mano alle Regioni e alimentano così buona parte delle loro casse. Un punto fermo che tiene duro ancora oggi: *"tributo locale che grava sugli autoveicoli e motoveicoli immatricolati nella Repubblica Italiana, il cui versamento è a favore delle Regioni d'Italia di residenza"*. Gli anni passano e il bollo si "aggiusta" a seconda dei Governi. Nel 2011 con **Berlusconi** il superbollo è di 10 euro/kW per ogni kW sopra i 225. Ad inasprirlo ci pensa poi il successivo governo **Monti** con il decreto *"Salva Italia"*: 20 euro ogni kW al di sopra dei 185. Ovvero sopra i 251,6 cavalli. I tecnici avevano previsto un introito di 170 milioni di euro. Era il 6 dicembre del 2011. Nel 2013 le principali associazioni della filiera automobilistica scrissero al Ministero dell'Economia e delle Finanze una lettera congiunta.

ANFIA (produttori italiani), **ANIASA** (autonoleggio), **Assilea** (leasing), **Federauto** (concessionari), **UNASCA** (agenzie), **UNRAE** (costruttori esteri) chiedevano a gran voce di “abolire la dannosa e controproducente sovrattassa sul bollo auto”. Altroché 170 milioni di gettito ulteriore, secondo le associazioni nel solo 2012 lo stato aveva perso a causa del superbollo ben 140 milioni di euro tra minori entrate fiscali e mancato introito come conseguenza della fuga dei clienti di alto livello. In un battito di ciglia venne quasi distrutto il mercato delle automobili più potenti, tra questi gioielli che hanno reso l'Italia famosa nel mondo. Una perdita di gettito Iva e Ipt simile a un'emorragia che non è mai stata esattamente calcolata. Pare che in due anni il circolante **Ferrari** sia calato del 40 per cento. Dovevano essere colpite solo le auto di lusso, invece è stato colpito un intero comparto. Assieme a migliaia di appassionati che avevano realizzato il loro sogno comprando quattroruote magari vecchie, ma ancora affascinanti e potenti. Insomma sono state penalizzate tutte le auto sino a vent'anni di età con più di 250 cavalli. A parziale compensazione dell'ignorante balzello, va detto che è prevista la riduzione dello stesso dopo 5, 10 e 15 anni dalla data di fabbricazione del veicolo. Rispettivamente al 60 per cento, al 30 e al 15 per cento per poi non essere più dovuto una volta che la vettura abbia compiuto 20 anni dalla costruzione. Evviva le storiche!

Negli anni si sono susseguite molte proposte di abolizione del superbollo ma nessuno dei vari governi che si sono succeduti ha mai preso davvero in seria considerazione l'ipotesi di modificare la disciplina che lo regola. Abolire il superbollo non significherebbe togliere quella che viene percepita come una tassa per ricchi, ma recuperare gettito e posti di lavoro a vantaggio di tutti. Attenzione però, il superbollo alla fine è poca roba e per questo nessuno se ne occupa. Discorso diverso è il bollo. Tassa intoccabile considerando che, nonostante una leggera flessione nel 2020 dovuta alle norme di sostegno introdotte da alcune amministrazioni, ha portato nelle casse delle Regioni circa 5.7 miliardi di euro.