

## ● IL PUNTO

# In Europa è tutta un'altra storia Gli acquisti privati sotto il 50%

Nel 2021 il numero delle auto aziendali in Italia è cresciuto, ma non abbastanza.

La percentuale delle vetture arrivate in strada attraverso questo canale è infatti ferma al 37,5%, mentre negli altri quattro maggiori mercati europei è maggioritaria rispetto alle vendite ai privati, ben sopra il 50% con un massimo del 65,4% in Germania. Questo, come spiegato qui accanto, per il diverso trattamento fiscale, che stabilisce una detraibilità IVA del 40% in Italia, su deroga Ue, rispetto a quote del 100% negli altri Paesi europei.

In questo modo l'Italia incassa più o meno un miliardo di euro sugli acquisti e sui noleggi di auto aziendali: secondo i calcoli di Aniasa, l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, la detraibilità al 100%, richiesta con forza,

produrrebbe 400 milioni di euro in meno di introiti fiscali, ma questa cifra si abbasserebbe poi a 200 milioni grazie a un numero maggiore di immatricolazioni.

Inoltre, per il fatto che le auto aziendali noleggiate o acquistate sono più green delle altre (elettriche pure o plug-in), un aumento delle immatricolazioni potrebbe rendere più ecologico il parco circolante italiano, che è sempre più vecchio (età media dei veicoli quasi 12 anni). Nel 2021 le auto elettriche hanno raggiunto la quota del 9,4% del totale (passando dalle 17.185 del 2019 alle 136.311 del 2021), ma restiamo lontani rispetto alla media del 20% degli altri quattro maggiori mercati europei e molto lontani dal 26% della Germania, dal 18,6% del Regno Unito e dal 18,3% della Francia.

## Green

*Nel 2021 in Italia le auto elettriche hanno raggiunto la quota del 9,4% ma la media europea è del 20*

**In gran parte dell'Europa le società di autonoleggio comprano più della metà delle macchine immesse sul mercato**



# Flotte aziendali e Iva Rilancio con detrazione dal 40 al 100 per cento

*Mese di aprile decisivo per le auto noleggiate o comprate dalle imprese dopo anni in cui l'Unione europea ha concesso deroghe al nostro Paese*

**P**er il settore delle auto aziendali, l'aprile del 2022 sarà decisivo perché sarà proprio in questo mese che scadrà il termine entro il quale il Governo potrebbe richiedere all'Unione Europea un'ulteriore proroga triennale del regime di detraibilità IVA al 40% sugli acquisti e sui noleggi di auto aziendali. Senza proroga la detraibilità salirebbe al 100% sull'IVA delle auto aziendali, come previsto dalla normativa europea, ed è superfluo spiegare quale spinta una detraibilità totale darebbe al settore, anche e soprattutto nell'ottica di una mobilità green.

Ancora con la detrazione ridotta in vigore, nel 2021 le so-

le società di noleggio hanno immatricolato in Italia il 30% delle vetture elettriche e il 49% delle auto ibride plug-in. «Sarebbe - spiega l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio - il quinto rinvio (dal 2010 a oggi) e andrebbe a penalizzare la mobilità delle aziende italiane rispetto ai competitor europei che beneficiano di minori costi e frenerebbe la spinta del noleggio veicoli verso l'annunciata transizione ecologica del nostro parco circolante». Se la proroga sarà confermata e la detrazione resterà al 40%, «il rischio - prosegue l'associazione - è che, in pieno processo di transizione energetica ed ecologica del nostro parco circolante e con l'attuale crisi

del mercato automotive, sarà nuovamente penalizzato uno strumento strategico per questa svolta. Un regime fiscale allineato agli altri Paesi UE fornirebbe una spinta significativa alla diffusione e al rinnovo delle flotte aziendali, con benefici effetti per le imprese (minori costi), l'ambiente (riduzione dell'età media dei veicoli in circolazione e delle relative emissioni) e le stesse casse dell'erario».

**Nel 2021 le società di autonoleggio hanno immatricolato il 30 per cento dei mezzi elettrici**

**Favorire dal punto di vista fiscale le società di autonoleggio vuole dire svecchiare il parco dei mezzi circolanti**



## Stellantis: gruppo leader nelle flotte elettriche

Lo scoppio dell'emergenza Covid ha comportato un brusco calo nel mercato automobilistico. La carenza di materie prime e dei microchip ha ulteriormente frenato le immatricolazioni. E, come se ciò non bastasse, il conflitto in Ucraina ha fatto la sua parte. Eppure, qualche nota positiva rimane in casa **Stellantis**. Almeno su un fronte, infatti, i segnali invitano a un leggero ottimismo.

### Stellantis si tinge di verde

# STELLANTIS

Nel corso dell'evento digital round table su *Round 24*, focalizzato sulle flotte aziendali, il presidente di **Aniasa**, Alberto Viani, ha parlato di un calo del 19 per cento riguardo alle vetture registrate. Di rimando, le **unità a noleggio** hanno registrato un meno 10 per cento, ovvero un valore lievemente migliore rispetto allo scorso anno. La nota positiva nel caso di Stellantis proviene sul fronte dei veicoli commerciali. A tal proposito, un ulteriore impulso potrebbe arrivare in caso di approvazione, da parte dell'esecutivo, della detrazione del 100 per cento dell'IVA.

Il conglomerato italo francese è leader in questa categoria di mezzi e pare avere le idee chiare sulla politica da adottare in futuro. A nome della compagnia, il Country Manager, Santo Ficili, ha definito prioritaria la riduzione delle **emissioni**. Il conglomerato si impegnerà a velocizzare il processo di transizione elettrica e a soddisfare le esigenze della clientela, sempre all'insegna

dell'italianità, ha aggiunto Ficili. Che ha, peraltro, evidenziato come tanti dei nuovi progetti a impatto zero vedranno la luce nelle città di **Torino** e **Melfi**.

Maria Grazia Davino, sales&marketing manager, ha ribadito il concetto di quanto sia cruciale puntare su **soluzioni ecosostenibili**. Stellantis ha un piano investimenti di 30 miliardi di euro entro il 2025 per sviluppare dei software in grado di consentire il dimezzamento delle emissioni nel breve periodo e l'azzeramento entro il 2038.

Le flotte aziendali sono diventate un punto di riferimento e attualmente costituiscono la prima forma di avvicinamento al comparto **full electric** per gli utenti. Secondo Andrea Valente di Free2Move il rent a breve-medio termine è cresciuto. Pertanto, l'azienda ha affiancato la fornitura dei mezzi ad una serie di servizi paralleli, tra cui quelli inerenti agli strumenti associati, nonché l'occasione per i fruitori di una vettura aziendale elettrica di passare ad una termica nel trasporto familiare.



Dello stesso avviso un'altra controllata di Stellantis, Leasys, che punta al nolo sul lungo periodo, oltre al car-sharing, volto a fornire modalità di pagamento ad hoc in relazione alle esigenze del consumatore. Non meno significativa la criticità della **ricarica**. In tanti evitano di acquistare un EV per il timore di rimanere a corto di energia o di assistere a un "invecchiamento precoce" della tecnologia. Il CEO Roberto di Stefano, ha sottolineato l'installazione da parte di Free2Move di 260 mila colonnine in tutto il Vecchio Continente. Adesso sono in fase di studio per rafforzare i **metodi di recharge** in parcheggio, in destinazione e in trasferimento. Per il resto, l'intero portafoglio prodotti attuale può avere una seconda vita.

## Transizione elettrica, la spinta arriva dalle flotte aziendali

Sarà il settore business to business ad anticipare le tendenze del mercato dell'auto e della transizione verso l'elettrico. Il tema è stato al centro del Digital Round Table su "Flotte e transizione elettrica: un binomio vincente" organizzato da Radio24 e da Stellantis aperto da Santo Ficili, Country manager Italy per Stellantis e Maria Grazia Davino, Svp Sales & Marketing Enlarged Europe di Stellantis. «Stiamo lavorando per anticipare la transizione elettrica grazie all'impegno del Gruppo a sviluppare la gamma di nuovi modelli».

© Fornito da Il Sole 24 Ore

Ficili ricorda i prossimi lanci – dalla nuova Alfa Romeo Tonale alla Peugeot 308 fino alla Citroen C5X, C5 Aircross e al Grand Cherokee della Jeep – e la gamma di prodotti, servizi e piattaforme offerta dal Gruppo – Free2Move eSolutions ne è un esempio – per accompagnare i clienti nella scelta di un'auto elettrica. In Italia, dove Stellantis è il primo Gruppo per quota di mercato, «lavoriamo costantemente per garantire sostenibilità ai nostri stabilimenti migliorando le performance per garantire un ruolo centrale nel gruppo».

Load Error

Lo stabilimento di Melfi, ricorda, produrrà, a partire dal 2024, 4 nuovi modelli elettrificati, Mirafiori sarà un centro di eccellenza per la transizione, con la produzione dei modelli Maserati, il Battery Hub e il nuovo impianto per la tecnologia VehicleToGrid. «La strategia del Gruppo – sottolinea Maria Grazia Davino – non è semplicemente la risposta alle prescrizioni del legislatore europeo ma si tratta di una convinzione profonda che punta sui nuovi prodotti e su una gamma ampia di servizi legati alla sostenibilità, grazie al piano da 30 miliardi per dimezzare il footprint ambientale del Gruppo».

**Video: Lamborghini e Ducati, boom di vendite (Mediaset)**



Riproduci nuovamente video  
IMPOSTAZIONE

NON ATTIVO

HD

HQ

SD

LO

Salta annuncio 

Alberto Viano presidente di **Aniasa** (Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria) ricorda come le immatricolazioni di auto a noleggio, in un mercato difficile, perdono meno terreno rispetto ai privati e crescono come quota sul totale. E se i modelli "alla spina" rappresentano il 9% del mercato, la quota quasi raddoppia tra le auto a noleggio. Tira le fila Giuseppe Di Mauro, Fleet&Business Solutions director per Stellantis: «Nel nostro portafoglio abbiamo prodotti, con una copertura della gamma del 100%, e servizi. Vogliamo facilitare la transizione offrendo soluzioni per il noleggio, e lo facciamo con Leasys, e per la ricarica, grazie a Free2Move eSolutions».

Roberto D'Arco ceo di Leasys, brand di Stellantis, ricorda che «una vettura su tre sul mercato è elettrica e noleggiata, nel 2021 abbiamo emesso un green bond da 500 milioni, il primo per Stellantis». Alla gamma di soluzioni di noleggio dunque si affiancano le infrastrutture offerte da Free2Move eSolutions, joint venture di Stellantis con Noa. «Aggregiamo 260mila punti di ricarica in 27 paesi in Europa - racconta il ceo Roberto Di Stefano - e puntiamo ad adeguare la nostra infrastruttura allo standard europeo per integrare veicoli nella rete energetica e sfruttare la batteria quando il veicolo è in carica».

All'evento ha partecipato anche Andrea Valente, general manager Italia per Free2Move e aziende come Poste italiane, destinata ad avere la flotta green più numerosa d'Italia, con il responsabile Fleet Riccardo Vitelli, Fabio Pressi ceo di A2A E-Mobility, Andrea Colombo, direttore generale della start up Sezamo Italia e Marco Ceresa ad di Randstad Italia.

Continua

Microsoft e i suoi partner potrebbero ottenere una provvigione se acquisti qualcosa tramite collegamenti consigliati su questa pagina

## Transizione elettrica, la spinta arriva dalle flotte aziendali



### **Round Table organizzata da Radio24 e Stellantis, con le aziende del Gruppo Free2Move e Leasys accanto a Poste Italiane, A2A, Randstad e Sezamo Italia**

Sarà il settore business to business ad anticipare le tendenze del mercato dell'auto e della transizione verso l'elettrico. Il tema è stato al centro del Digital Round Table su "Flotte e transizione elettrica: un binomio vincente" organizzato da Radio24 e da Stellantis aperto da Santo Ficili, Country manager Italy per Stellantis e Maria Grazia Davino, Svp Sales & Marketing Enlarged Europe di Stellantis. «Stiamo lavorando per anticipare la transizione elettrica grazie all'impegno del Gruppo a sviluppare la gamma di nuovi modelli».

Ficili ricorda i prossimi lanci – dalla nuova Alfa Romeo Tonale alla Peugeot 308 fino alla Citroen C5X, C5 Aircross e al Grand Cherokee della Jeep – e la gamma di prodotti, servizi e piattaforme offerta dal Gruppo – Free2Move eSolutions ne è un esempio – per accompagnare i clienti nella scelta di un'auto elettrica. In Italia, dove Stellantis è il primo Gruppo per quota di mercato, «lavoriamo costantemente per garantire sostenibilità ai nostri stabilimenti migliorando le performance per garantire un ruolo centrale nel gruppo».

Lo stabilimento di Melfi, ricorda, produrrà, a partire dal 2024, 4 nuovi modelli elettrificati, Mirafiori sarà un centro di eccellenza per la transizione, con la produzione dei modelli Maserati, il Battery Hub e il nuovo impianto per la tecnologia VehicleToGrid. «La strategia del Gruppo – sottolinea Maria Grazia Davino – non è semplicemente la risposta alle prescrizioni del legislatore europeo ma si tratta di una convinzione profonda che punta sui nuovi prodotti



e su una gamma ampia di servizi legati alla sostenibilità, grazie al piano da 30 miliardi per dimezzare il footprint ambientale del Gruppo».

Alberto Viano presidente di **Aniasa** (Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria) ricorda come le immatricolazioni di auto a noleggio, in un mercato difficile, perdono meno terreno rispetto ai privati e crescono come quota sul totale. E se i modelli "alla spina" rappresentano il 9% del mercato, la quota quasi raddoppia tra le auto a noleggio. Tira le fila Giuseppe Di Mauro, Fleet&Business Solutions director per Stellantis: «Nel nostro portafoglio abbiamo prodotti, con una copertura della gamma del 100%, e servizi. Vogliamo facilitare la transizione offrendo soluzioni per il noleggio, e lo facciamo con Leasys, e per la ricarica, grazie a Free2Move eSolutions».

Roberto D'Arco ceo di Leasys, brand di Stellantis, ricorda che «una vettura su tre sul mercato è elettrica e noleggiata, nel 2021 abbiamo emesso un green bond da 500 milioni, il primo per Stellantis». Alla gamma di soluzioni di noleggio dunque si affiancano le infrastrutture offerte da Free2Move eSolutions, joint venture di Stellantis con Noa. «Aggregiamo 260mila punti di ricarica in 27 paesi in Europa - racconta il ceo Roberto Di Stefano - e puntiamo ad adeguare la nostra infrastruttura allo standard europeo per integrare veicoli nella rete energetica e sfruttare la batteria quando il veicolo è in carica».

All'evento ha partecipato anche Andrea Valente, general manager Italia per Free2Move e aziende come Poste italiane, destinata ad avere la flotta green più numerosa d'Italia, con il responsabile Fleet Riccardo Vitelli, Fabio Pressi ceo di A2A E-Mobility, Andrea Colombo, direttore generale della start up Sezamo Italia e Marco Ceresa ad di Randstad Italia.



## Aniasa lancia l'allarme: la crisi dei chip ferma il noleggio auto - Time Magazine



La crisi dei chip dunque la mancanza di prodotto stanno mandando in cortocircuito il noleggio delle auto. A lanciare l'allarme è l'**Aniasa**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta i servizi di mobilità, in vista delle 'vacanze' di Pasqua, periodo in cui diversi italiani si concedono un breve break. Un piccolo stacco dalla vita di tutti i giorni, che in questo 2022 per qualcuno potrebbe "fallire" per l'assenza dei chip, che ha di fatto ridotto il numero di vetture disponibili per gli operatori dell'autonoleggio.

Un problema per il noleggio auto

Dicevamo della Pasqua, considerata dai più come il primo momento dell'anno per concedersi un po' di relax e visitare le bellezze dell'Italia. Ma c'è un ostacolo che incombe sulla voglia di evadere e potrebbe materializzarsi proprio nel momento di prenotare la vettura a noleggio. La "crisi dei chip" in corso da diversi mesi ha, infatti, rallentato la produzione e disponibilità sul mercato di veicoli, sia per i privati sia per le società di noleggio a breve termine.

Le richieste potrebbero non essere evase

“Il paradosso è che il settore, già duramente colpito dalla pandemia (-50% dei noleggi nel 2021 vs 2019), si trova ora alla vigilia della stagione turistica che potrebbe fornire una boccata d’ossigeno agli operatori, ma purtroppo con una flotta assai meno numerosa di quanto ci si potesse attendere. Si rischia quindi di non poter accontentare tutte le richieste”, sottolinea Giuseppe Benincasa, direttore generale **Aniasa**.

**Ma non è tutto. Perché ad oggi la situazione è peggiorata rispetto allo scorso anno. Questo anche per alcune scelte dell’industria automobilistica che immette pochi nuovi veicoli sul mercato e sta riprogrammando la disponibilità di vetture e furgoni per il mondo del noleggio.**

Ipotesi di apertura ai costruttori cinesi

“Negli ultimi mesi - conclude Benincasa - gli operatori hanno reagito a questa riduzione del flusso di immatricolazioni tenendo in flotta per più tempo le proprie vetture, ma adesso non è più possibile andare oltre e la situazione di emparse è totale. Senza un cambio di strategia da parte dei costruttori europei, le imprese di noleggio saranno costrette ad aprire fortemente ai costruttori cinesi. Un trend che, una volta avviato, sarà difficilmente reversibile”.

## Stellantis leader nelle flotte elettriche



Il gigante europeo dell'automotive spinge per la conversione alle tecnologie verdi

### **In un periodo di crisi delle immatricolazioni, buone notizie dal noleggio**

**Dallo scoppio della pandemia il mercato automobilistico** ha subito un brusco calo. La mancanza delle materie prime e dei semi-conduttori hanno rallentato le immatricolazioni. In più, a dare il colpo di grazia ci ha pensato la guerra in Ucraina. Non tutto però è negativo. Almeno su un fronte i segnali sono lievemente ottimistici.

In occasione dell'evento **digital round table su Radio 24** dedicato alle flotte aziendali **Alberto Viano, Presidente di Aniasa** ha parlato di un calo del 19% per quanto concerne le vetture registrate, ma c'è una buona notizia. "Le vetture a noleggio hanno registrato un -10%, il che significa leggermente meglio del 2021", ha commentato. Anche sul fronte veicoli commerciali i dati sono confortanti e un ulteriore impulso potrebbe arrivare il caso di approvazione da parte del governo della detrazione del 100% dell'IVA.

**Su questo fronte Stellantis** è leader e sembra avere le idee chiare sull'approccio da tenere per il futuro. **Santo Ficili, manager di Italy Country** ha ribadito la strategia che verrà adottata: "Per noi ridurre le emissioni è prioritario. Come Gruppo ci impegneremo a velocizzare l'elettrificazione e ad andare incontro alle esigenze dei nostri clienti sempre all'insegna dell'italianità", ha aggiunto sottolineando come molti dei nuovi progetti elettrici verranno creati a Torino e a Melfi.

Come detto l'attenzione per l'ambiente e i cambiamenti climatici è centrale: "Stellantis ha un piano investimenti di 30 miliardi di euro entro il 2025 per sviluppare dei software capaci di contemplare l'obiettivo del taglio del 50% delle emissioni nel breve periodo e del 100% entro

il 2038”, ha spiegato invece Maria Grazia Davino, sales&marketing manager illustrando come l’impegno riguarderà il rinnovo della gamma, così come delle strategie di produzione e commerciali.

**In un mondo in costante cambiamento**, le flotte aziendali sono diventate un punto di riferimento e oggi rappresentano la prima forma di avvicinamento al prodotto full electric per l’utente.

**Per Andrea Valente di Free2Move**, il rent a breve e medio termine è cresciuto. Per questo, piattaforme come la sua hanno affiancato la fornitura dei mezzi, ad una serie di servizi paralleli come quelli relativi agli strumenti di ricarica, piuttosto che alla possibilità per chi sfrutta una vettura aziendale elettrica, di poter passare ad una termica per il trasporto familiare.

**Sulla stessa lunghezza d’onda Leasys** punta al nolo sul lungo periodo, piuttosto che sulla mobilità condivisa come il car-sharing, fornendo modalità di pagamento ad hoc a seconda dei bisogni del fruitore.

Altro punto cruciale è l’ansia da ricarica. Molte persone non acquistano un mezzo elettrico per il timore di rimanere a corto di energia o che la tecnologia diventi presto obsoleta. “Come Free2 Move abbiamo installato 260.000 colonnine in tutta Europa”, ha affermato il **chief executive Roberto di Stefano**. “Adesso siamo in fase di studio per rafforzare i metodi di recharge in parcheggio, in destinazione e in trasferimento. Per il resto tutti i mezzi attuali possono avere una seconda vita”.

**Sul tema ricarica Fabio Pressi di A2A Mobility** ha tenuto a sottolineare come nonostante gli intoppi si stia lavorando all’ aumento delle colonnine e alla ricerca di una soluzione per eventuali frodi legate allo scambio di dati personali.

A contribuire ad ulteriore passo verso l’elettrificazione anche **Poste Italiane**. “Nella nostra compagnia siamo passati dal 14 al 47% di macchine a basso impatto ambientale e per il prossimo futuro vogliamo arrivare a 6000 completamente “verdi” , così da diventare una bandiera”, il commento del responsabile del Fleet Management Roberto Vitelli.

Chi punterà certamente all’elettrico è un’azienda al debutto in Italia nel mese di aprile, la **Sezamo**, che si occupa di trasporto di generi alimentari. “Per il momento siamo al 70%, ma il target è la completa conversione”, ha detto il direttore generale Andrea Colombo.

## #FORUMAutoMotive, l'appello della filiera al Governo: "Rompere il muro dell'ideologia per una transizione realmente ecologica"



**“La transizione energetica ed ecologica della mobilità nazionale ed europea, con le sue diverse ricadute (ambientali, economiche e sociali). I tempi dell’elettrificazione del parco #auto, la necessità di incentivare la sostituzione delle vetture più inquinanti”.**

Sono stati questi i principali temi al centro della prima giornata dell’evento **#FORUMAutoMotive**, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista **Pierluigi Bonora**, in programma ieri e oggi a Milano e in diretta streaming sulla pagina Facebook di **#FORUMAutoMotive** (<https://www.facebook.com/forumautomotive>).

Di seguito i principali spunti sollevati dai relatori delle tavole rotonde.

Il promotore di **#FORUMAutoMotive** **Pierluigi Bonora** ha introdotto i lavori evidenziando come *“il Governo sia chiamato oggi a pianificare con attenzione la non semplice transizione ecologica del nostro parco circolante, considerando tutti i risvolti, a partire da quelli ambientali, sociali, economici e in termini di sicurezza. La transizione ha bisogno di tempo, si parla troppo spesso di cosa accadrà nel 2050, senza però guardare al mercato attuale e alle urgenze immediate. Dal*



*dibattito va escluso ogni approccio ideologico e strumentale al tema".*

Bonora ha poi introdotto **Dario Duse**, *Managing Director di AlixPartners*, che ha presentato l'ultimo aggiornamento del Global #automotive Outlook da cui emerge come *"a livello europeo si prevede una crescita dell'elettrico significativo nei prossimi anni, ma non tale da raggiungere gli obiettivi del Fit for 55. A vincere nel periodo di pandemia sono state principalmente le motorizzazioni BEV che hanno raggiunto in Europa rapidamente il 9%. Lo stesso trend sta riguardando anche l'Italia dove ben 4 persone su 10 si dicono pronte all'acquisto di vetture elettriche. E 330 sono i miliardi di dollari che nei prossimi anni i costruttori investiranno per completare questa transizione all'elettrico. Dalle nostre indagini emerge con chiarezza che chi prova l'elettrico poi non torna indietro"*.

*Il punto di vista della politica e dei sindacati metalmeccanici sull'automotive*

### **"La transizione ecologica della mobilità dovrà garantire la neutralità tecnologica"**

L'eurodeputato **Paolo Borchia**, *membro della Commissione Ue Industria, Ricerca ed Energia* ha fornito un aggiornamento sui lavori relativi al "Fit for 55": *"Negli ultimi anni le politiche sull'ambiente hanno fatto suonare diversi campanelli d'allarme. Il FIT for 55, così come impostato non va bene e non ha futuro, si rischia infatti una transizione solo per ricchi. Senza contare che la Cina detiene gran parte delle risorse tecnologiche che alimenteranno questa transizione, su tutte il litio. Il pericolo reale è di passare dalla dipendenza dal gas russo a una nuova dalla Cina"*.

La parola è quindi andata a **Gianluca Benamati**, *Vicepresidente Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera*, e a **Claudia Porchietto**, *Vicepresidente Gruppo Forza Italia alla Camera dei Deputati*, i due parlamentari italiani che hanno dato vita al gruppo interparlamentare #automotive composto da una ventina di deputati aderenti ai vari partiti.

L'on. Porchietto ha evidenziato come *"obiettivo dell'intergruppo è la possibilità di avere una condivisione su tematiche #automotive tra appartenenti a gruppi parlamentari diversi. Non è possibile andare in maniera unilaterale verso l'auto elettrica, bisogna uscire da una visione ideologica. Il sistema finanziario oggi premia esclusivamente questo tipo di investimenti e le nostre imprese necessitano di questi finanziamenti. La neutralità tecnologica deve essere il punto di riferimento per la transizione ecologica della nostra mobilità"*.

A quello dell'on. Porchietto ha fatto seguito l'intervento del collega Benamati: *"L'Europa è tra i minori emettitori di CO2. Sull'auto si gioca oggi una partita importante. In questo momento, lo scenario si muove verso motorizzazioni elettriche, ma dare per morto il mondo endotermico credo sia un grande errore. Non bisogna chiudere le porte a una tecnologia che oggi sta facendo grandi passi in avanti sul fronte dell'efficienza e grazie ai biocarburanti. Gli incentivi concessi nel 2021 sono stati utili per sostenere la domanda di veicoli ecologici e per garantire la mobilità a tutti. Guardando al futuro c'è un patrimonio di 14 miliardi per pianificare una politica industriale del settore"*.

Dopo il mondo della politica è toccato ai leader sindacali confrontarsi sulle possibili conseguenze della transizione ecologica della mobilità in corso anche nel nostro Paese. **Francesca Re David**, *Segretario Generale Fiom-Cgil*, ha sottolineato *"la totale assenza di ascolto*

da parte di questo e dei precedenti Governi sul fronte delle politiche industriali. Tutto il mondo #automotive sta andando verso l'elettrico e di questo tutti devono essere consapevoli. Abbiamo perso filiere fondamentali nel recente passato, a causa dell'assenza di politiche industriali. Rischiamo che una dinamica simile tocchi anche l'automotive”.

**Roberto Benaglia**, Segretario Generale Fim-Cisl, ha poi precisato che “oggi, alla luce di quanto sta succedendo in Ucraina, sarà necessario ridefinire molte decisioni sul prossimo futuro, anche sulla transizione sostenibile. Negli altri Paesi europei si fa quadrato, si convocano le parti sociali e si condividono con loro i piani di sviluppo. In Italia, oggi, la priorità è sostenere il mercato produttivo e dei consumi dell'auto. C'è bisogno di ridare fiducia al mercato. Non possiamo che chiedere al Governo di convocarci per avere lumi sui prossimi piani e a Stellantis di mantenere e implementare in Italia tutti i siti oggi presenti”.

“A mio avviso non si affronta a livello politico il tema del futuro della transizione dell'auto con il giusto approccio”, ha sottolineato **Rocco Palombella**, Segretario Generale Uilm. “Si dice spesso che le aziende si devono adeguare, ma c'è necessità di certezze per consentire loro di poter pianificare gli investimenti con chiarezza e tempi certi”.

“Parola alla filiera”

**Filiera unita: necessaria una strategia chiara per la transizione elettrica, con attenzione alle ricadute sociali e occupazionali. No agli incentivi stop&go, sì a una fiscalità europea sull'auto aziendale**

**Geronimo La Russa**, presidente di Aci Milano, ha aperto il dibattito della filiera affermando che “siamo arrivati a questo punto per la scarsa attenzione riservata alla filiera e al settore negli anni passati. Come accade oggi a Milano, dove in maniera ideologica si pensa di affrontare l'attuale difficile momento sostenendo esclusivamente l'uso delle biciclette. Bisogna fare squadra anche tra i diversi pezzi della filiera”.

“Il mondo delle due ruote è oggi un'isola felice, le vendite procedono”, ha affermato, **Pier Francesco Caliarì** Direttore Generale di Confindustria-Ancma. “L'elettrico sarà importante per la mobilità urbana a due ruote. A livello più generale la transizione non potrà non risentire nei tempi del conflitto oggi in corso”.

E' toccato poi a **Franco Del Manso**, Rapporti Internazionali, Ambientali e Tecnici di Unem, commentare il rincaro dei carburanti: “Gli aumenti sono l'effetto di quanto accaduto negli ultimi anni con la demonizzazione di tecnologie senza pensare a un'alternativa. Occorre oggi attuare una riconversione delle raffinerie. Il limite, oggi, resta la normativa che non offre prospettive certe di sviluppo. Biocarburanti e combustibili sintetici rappresentano un'alternativa #green già oggi disponibile che abbatte del 90% la CO2”.

Di diverso avviso **Francesco Naso**, Segretario Generale di Motus-E: “Nel 2018 l'elettrico rappresentava una percentuale sotto l'1%, oggi siamo sopra il 5%. Sostenevamo già allora che bisognasse preparare per tempo questo passaggio. L'elettrico di massa è una tecnologia che arriverà, questa è una certezza. Come sistema Paese bisogna capire come coglierne il valore. Non si possono



*bloccare le date di phase-out. Va ridiscusso il sistema di incentivi in Italia anche per riconvertire le imprese”.*

**Michele Crisci**, Presidente di UNRAE, è tornato sul momento decisivo per il settore: *“Siamo di fronte a una sfida epocale, lo abbiamo detto nel 2017. L’elettrico non è un’opportunità, è il futuro a breve, con investimenti colossali che porteranno entro il 2030 a produrre esclusivamente elettrico e ibrido. L’Italia vanta tra i major markets la quota più bassa di penetrazione dell’elettrico sulle immatricolazioni. E’ ora di mettere in piedi una strategia che tenga conto di incentivi, di fondi per la riconversione industriale, ma anche di una riforma fiscale sull’auto aziendale”.*

**Flavio Merigo**, Presidente di Assogasmetano, ha poi osservato come *“per alimentare le #auto elettriche ci dovrà essere un boom delle rinnovabili, se il problema è effettivamente ambientale. Cosa accadrà alla parte del mercato che non potrà acquistare vetture elettrificate? Oggi disponibile c’è la mobilità a biometano già in rete. Se ne potrebbe produrre un quantitativo sufficiente per il parco circolante”.*

**Marco Stella**, Vicepresidente ANFIA, si è soffermato sugli effetti della transizione ecologica: *“Noi difendiamo il tema della neutralità tecnologica che garantirà una transizione più giusta ed equa. Non si risolvono i problemi raccontando un boom delle rinnovabili che a stretto giro sarà difficile riscontrare. Con questo ritmo, saranno a rischio oltre 70mila dipendenti”.*

*“Senza incentivi il mercato dell’elettrico torna a percentuali più basse”*, ha sottolineato il Presidente di Federauto **Adolfo De Stefani Cosentino**, *“Abbiamo in Italia 44 milioni tra #auto e veicoli commerciali tra i più vecchi d’Europa. Senza incentivi è impossibile consentire, soprattutto a chi non ha possibilità di accesso al nuovo, il ricambio del parco circolante. Un discorso ancora più valido nel Sud Italia dove l’età media delle vetture aumenta in modo sensibile”.*

**Andrea Arzà**, Presidente Federchimica-Assogasliquidi, ha poi posto l’accento sul tema della sostenibilità che *“va considerata anche in base alla capacità di un Paese di diversificare le fonti di approvvigionamento. Se l’obiettivo è migliorare la qualità dell’aria si può usare anche, e non solo, l’auto elettrica. Non capisco perché non si accettino misure che conteggino le emissioni tenendo conto anche dell’intero ciclo”.*

Un settore protagonista della spinta elettrica è il noleggio veicoli rappresentato da **Aniasa** con il Presidente **Alberto Viano**: *“Oggi è sbagliato parlare di incentivi, questo clima di incertezza legato ai continui annunci genera un ritardo negli acquisti e negli ordini. Il meccanismo di incentivi stop&go produce più danni che benefici, occorre un piano strutturale. Va semplificata e allineata l’Iva sull’auto aziendale al resto dell’Europa, questo fornirebbe un volano anche alla diffusione di veicoli meno inquinanti”.*

Sulla corsa all’elettrico si è espresso **Simonpaolo Buongiardino**, Presidente di Federmotorizzazione: *“Oggi il problema è far sposare la domanda con l’offerta. L’auto elettrica di massa è un traguardo ancora lontano che prevede diverse tappe di avvicinamento oggi non prevedibili e suscettibili delle innovazioni che subentreranno sul mercato”.*

Discorso a parte merita il settore dei mezzi pesanti, come precisa **Paolo Starace**, Presidente di

*Unrae Veicoli Industriali: “Oggi nel nostro settore ci sono diverse soluzioni tecnologiche, che risentono dei diversi cicli di percorrenza. Abbiamo un parco circolante di mezzi pesanti molto anziani e non abbiamo un tecnologia dominante destinata ad affermarsi, ma manterremo diverse soluzioni a seconda delle specifiche esigenze”.*

Sui clienti di questo particolare comparto si è soffermato **Massimo Artusi**, Vicepresidente Federauto con delega al settore Truck e Veicoli Commerciali: *“Qualunque mezzo o veicolo industriale è un luogo di lavoro e di questo bisogna tener conto, non solo nei momenti di emergenza. Sul fronte delle alimentazioni #green, il biogas e il biometano vanno riconosciuti come fonte energetica alternativa, già oggi a disposizione”.*

Spazio poi al punto di vista dei concessionari. **Carlo Alberto Jura**, Presidente di Spazio Group e Vicepresidente di Federauto: *“Impossibile dire cosa sarà il futuro, lo deciderà il cliente. La mobilità individuale è stata un salvagente durante il Covid e noi dobbiamo mantenere questa valenza. Per fare questo è necessario che il Governo preveda sostegni in particolare per i redditi più bassi”.*

**Mario Verna**, General Manager di Queen Car Torino: *“Bisogna porre l’accento sui consumatori per restare ancorati alla realtà. La transizione elettrica oggi è stata decisa dall’alto e accettata dai vari stakeholder. Negli ultimi anni i costi delle #auto sono cresciuti sensibilmente ed è evidente che le incertezze economiche allontaneranno sempre più i clienti dall’acquisto del nuovo”.*

Ha chiuso la giornata l’intervento di **Giuseppe Bitti**, ad di Kia Italia, intervistato da **Pierluigi Bonora** in qualità di manager dell’auto con la maggiore militanza sotto lo stesso brand: una vita in Kia, ben 25 anni, di cui 20 da amministratore delegato, e un’esperienza arricchitasi di recente con la svolta del gruppo verso la “nuova mobilità” e i servizi a essa collegati: *“L’avventura con Kia - ha detto Bitti, premiato per l’occasione da #FORUMAutoMotive per la lunga storia di successo nell’azienda asiatica che continua a guidare nel nostro Paese - ha proposto molte sfide, a cominciare dal lancio di Sportage, nel 1993: era un’auto diversa, e siamo riusciti a posizionarla in modo adeguato, ottenendo un grande successo da parte del pubblico. Oggi Kia è nota e apprezzata, ma abbiamo attraversato momenti difficili, a cominciare dalla crisi economica in Corea, nel 1997, quando l’azienda fu messa in amministrazione controllata. Poi è arrivata l’acquisizione da parte di Hyundai e le preoccupazioni sono svanite: da lì sono partite la crescita e il consolidamento, con 50 aziende di proprietà che forniscono materiali per la produzione. Che cosa ho fatto in 25 anni in Kia? Ho cercato di mantenere i valori dell’azienda privata, e a fine mese è sempre interessante confrontare i risultati ottenuti con quelli dei ‘cugini’ di Hyundai”.*

## Auto a noleggio di Brand cinesi: quanto sono sicure?

**Le società di auto a noleggio guardano con interesse i Costruttori cinesi: ecco quanto sono davvero sicure le auto cinesi nei crash test Euro NCAP**

24 marzo 2022 - 17:34

Il mondo dell'autonoleggio è destinato a cambiare profondamente con la diffusione delle auto elettriche e Plug-in, più costose per le aziende a cui si prospettano sempre più appetibili Brand di provenienza cinese. Un interessante spunto di riflessione condiviso da Fleet&Mobility, che ci porta ad approfondire un altro aspetto che crediamo sia prioritario: la **sicurezza delle auto cinesi** in caso d'incidente.



**Caro benzina: bonus Locauto sul rifornimento di carburante**

**Arval lancia Adaptiv per i privati: cambi l'auto ogni volta che vuoi**

### **COSTRUTTORI AUTO A UN BIVIO, PREFERIRANNO I PRIVATI**

Non è un segreto che il **costo delle auto elettriche e Plug-in sia sempre più alto**, una condizione che vede allentare il legame storico tra i Costruttori e le società di noleggio auto. Da un lato le **aziende di noleggio a breve termine sono meno incentivate ad investire** in una tecnologia di cui non è ancora certa la svalutazione e quindi il valore residuo per la capitalizzazione futura. Dall'altro i **Costruttori** alle prese con difficoltà di approvvigionamento componenti, **guarderanno con maggiore interesse ai clienti privati**, anziché alle società di autonoleggio per:

- tenere buoni i **concessionari** della rete (possono creare un flusso di cassa attraverso permuta e gestiscono con il parco auto disponibile le carenze di consegne, al di là delle annunciate vendite online);
- ai clienti l'auto costa **più di quanto pagano le società di autonoleggio**, che invece stipulano prezzi al ribasso su maggiori volumi e altre condizioni vincolanti;

## AUTO A NOLEGGIO CINESI: PERCHÉ SONO PIU' APPETIBILI?

Questo contesto ha creato un vuoto enorme, **ANIASA** ha già avvertito che **mancano le auto nuove da mettere in parco** per il noleggio della stagione estiva 2022. E secondo le previsioni riportate da Pier Luigi Del Viscovo, Centro Studi Fleet&Mobility, **i noleggiatori si stanno già rivolgendo a costruttori e Brand dalla Cina.** *“Ai brand cinesi ovviamente conviene entrare nel canale del noleggio, che può fornire a potenziali clienti l'occasione di conoscere e provare le macchine, oltre a generare dopo qualche mese un usato appetibile”*, scrive **Del Viscovo** su LinkedIn. Se sempre più noleggiatori si rivolgeranno ai cinesi, **che sicurezza media ci sarà per i clienti?**

## AUTO CINESI IN VENDITA IN ITALIA: QUANTO SONO SICURE?

Ecco le auto cinesi vendute in Italia al 2022 e accanto i risultati dei crash test di sicurezza Euro NCAP:

- **Aiways U5:** 3 stelle nel crash test Euro NCAP (2019);
- **DR Automobiles:** Non ancora testate da enti indipendenti;
- **EVO:** Non ancora testate da enti indipendenti;
- **Haval:** Non ancora testate da enti indipendenti;
- **Link&Co 01:** 5 stelle nel crash test Euro NCAP (2021);
- **MG Marvel R:** 4 stelle nel crash test Euro NCAP (2021);
- **MG HS:** 5 stelle nel crash test Euro NCAP (2019);
- **MG ZS EV:** 5 stelle nel crash test Euro NCAP (2019);
- **NIO ES8:** 5 stelle nel crash test Euro NCAP (2021);

- #AUTO
- #CINA
- #NOLEGGIO

Donato D'Ambrosi © RIPRODUZIONE RISERVATA

**Commenta per primo**

caratteri rimanenti:

Annulla

## Noleggio, Pasqua ed estate a rischio: poche autoLa crisi dei microchip danneggia le consegne al rent-a-car

Riceviamo da **Aniasa** e volentieri pubblichiamo:

Il break di Pasqua è da sempre primo picco stagionale per i turisti, italiani e stranieri, che vogliono mettersi in movimento per raggiungere le numerose bellezze del nostro Paese. Quest'anno, complice il progressivo calo dell'ondata pandemica e il venir meno dello stato di emergenza, sono già oggi diversi milioni gli italiani che stanno pianificando le proprie vacanze in quei giorni. Un nuovo ostacolo potrebbe però arrivare al momento di prenotare la propria vettura a noleggio.



La "crisi dei chip" in corso da quasi un anno ha, infatti, rallentato sensibilmente la produzione e disponibilità sul mercato di veicoli, tanto per i privati quanto per le società di noleggio a breve termine.

La situazione è però oggi ulteriormente peggiorata rispetto allo scorso anno anche in conseguenza di alcune scelte commerciali dell'industria automobilistica europea che ormai immette nuovi veicoli sul mercato con il contagocce e sta cancellando o riprogrammando in molti casi la disponibilità di vetture e furgoni per il mondo del noleggio. Impossibile poi fare previsioni temporali sulla fine di questa emergenza che di certo coinvolgerà anche il periodo estivo.

### **Benincasa: rischiamo di non accontentare tutti i turisti**

*"Il paradosso", evidenzia Giuseppe Benincasa - Direttore Generale **ANIASA**, "è che il settore, già duramente colpito dalla pandemia (-50% dei noleggi nel 2021 vs 2019), si trova ora alla vigilia della stagione turistica che potrebbe fornire una boccata d'ossigeno agli operatori, ma purtroppo con una flotta assai meno numerosa di quanto ci si potesse attendere. Si rischia quindi di non poter accontentare tutte le richieste dei turisti". "Negli ultimi mesi", conclude Benincasa, "gli operatori hanno reagito a questa riduzione del flusso di immatricolazioni tenendo in flotta per più tempo le proprie vetture (in media vengono utilizzate per 8-10 mesi), ma adesso non è più possibile andare oltre e la situazione di emparse è totale. Senza un cambio di strategia da parte dei costruttori europei, le imprese di noleggio saranno costrette ad aprire fortemente ai costruttori cinesi. Un trend*

*che, una volta avviato, sarà difficilmente reversibile”.*