

# Le aziende tengono in piedi l'auto

ALBERTO CAPROTTI

**N**ei primi sei mesi di quest'anno, più di 46 autovetture nuove su cento sono state acquistate da aziende e società, o destinate al noleggio. Che le flotte stiano tenendo in piedi il sistema-auto non è una novità assoluta, mentre la diminuzione progressiva della quota degli acquirenti "privati" - che in passato è sempre stata interpretata come un sintomo di scarsa salute del mercato - può essere oggi considerata in maniera diversa, poiché si stanno facendo largo formule di utilizzo della vettura che dirottano anche i non possessori di partita Iva dalla proprietà al semplice uso dell'auto.

Il mercato in Italia ha realizzato un milione e 970.497 immatricolazioni nel 2017 (il 7,9% in più del 2016), e totalizzato la quota più alta degli ultimi dieci anni di vendite nel canale società/flotte aziendali, noleggio, leasing e km zero. Per la prima volta lo scorso anno l'acquisto da parte dei privati (cioè della famiglie) è sceso sotto la soglia del 60% attestandosi al 56,4, in calo dell'1,8% sul 2016. Da un lato dunque l'Italia si allinea ai principali mercati europei - in Germania le vendite alle società incidono al 64%, in Spagna al 49%, in Gran Bretagna il 55,3% -, dall'altro registra una forte crescita del canale, sulla spinta degli

ammortamenti che hanno favorito le vendite destinate in particolare a noleggio e flotte aziendali.

Le prospettive in questo senso dovrebbero essere meno positive per l'anno in corso, visto che l'ultima Legge di Bilancio ha prorogato per il terzo anno consecutivo il "super-ammortamento" per i beni strumentali d'impresa, escludendo però per la prima volta le autovetture aziendali non strettamente necessarie alle attività ad essa connesse e mantenendo l'alleggerimento della pressione fiscale solo per i veicoli commerciali. Secondo Romano Valente, direttore generale dell'Unrae, l'Associazione delle Case automobilistiche estere che o-

perano in Italia, «sarebbe auspicabile invece un intervento in grado di armonizzarci al resto d'Europa. Avevamo già richiesto che il super-ammortamento diventasse strutturale e fosse anticipato, passando da 5 a 3 anni per le imprese e da 4 a 2 per artigiani e professionisti. Saremmo favorevoli all'innalzamento della quota ammortizzabile dal 20 al 40% (rispetto al 100% degli altri principali mercati europei) e all'aumento del tetto della deducibilità, fermo a 18.076 euro, mentre in Germania e Spagna è illimitato».

Le flotte aziendali comunque pesano sempre di più sui bilanci dei costruttori che continuano a rafforzare l'offerta dedicata canale business. Dall'analisi del Centro Studi Fleet&Mobility,

emerge che Audi realizza il 39% delle sue vendite nel canale noleggio, seguita da Alfa Romeo (33%), Nissan (32) e Bmw (31), Fiat (29), Citroën (28), Mercedes (27), Volkswagen (24), Ford, Peugeot e Land Rover (23), Jeep e Renault (20), Opel (19) e Toyota (13). Per quanto riguarda l'impatto ambientale va sottolineato che, malgrado le motorizzazioni diesel siano ancora le più adottate, auto aziendali e noleggio inquinano

molto meno del resto del parco circolante italiano, grazie al fatto che la loro flotta (sia a breve che a lungo termine) è composta per l'87% da vetture Euro6, con una minoranza residua di Euro5 (dati Aniasa). Tutte auto di ultima generazione cioè, che dispongono degli accorgimenti tecnologici per limitare al minimo l'impatto degli scarichi nell'aria, dal filtro anti-particolato al common rail.

*Più del 46% delle autovetture nuove in Italia sono acquistate da società o destinate al noleggio. Ma ora il mercato teme le conseguenze della parziale mancata proroga del super-ammortamento fiscale*

## Immatricolazioni mercato Italia

Utilizzatore	1° semestre 2018	totale 2017
Privati	53,7 %	56,3 %
Noleggio	26,5 %	21,8 %
- breve termine	9,7 %	8,7 %
- lungo termine	14,4 %	13 %
Società	19,8 %	21,9 %

(dati Unrae)



Peso:61%



Peso:61%

# Al volante per lavoro: il gasolio cala ma vince ancora

COSMA DE' MEDICI

**I**n Italia le auto a gasolio continuano a essere le preferite da aziende, professionisti e società di noleggio a breve e a lungo termine. Chi la macchina la utilizza per lavoro non pare si faccia influenzare dai proclami di alcuni politici o dalle scelte penalizzanti di varie amministrazioni locali. Questo è un segno inequivocabile che nel nostro Paese il declino delle motorizzazioni diesel è di là da venire, a meno di provvedimenti nazionali che comportino svolte rilevanti per il mercato.

«Analizzando i primi cinque mercati flotte europei, più la Norvegia, l'Italia negli ultimi 5 anni segna un calo del diesel del 2,96%, bassissimo rispetto agli altri - chiarisce Salvatore Saladino, country manager di Dataforce, società di analisi tra le leader a livello continentale nel settore automobilistico -. In Francia siamo al -10,83%, in Norvegia addirittura al -24%».

Insomma, siamo fra i più restii ad abbandonare questo tipo di alimentazione. «Da noi le flotte aziendali vanno a gasolio per il 78% - sottolineano da Dataforce - e so-

lo la Francia ci batte con l'80%». E l'elettrico di cui tanto e sempre più spesso si parla? «Senza scelte politiche definite per vederlo raggiungere almeno l'1% di quota servirà più di un altro anno e mezzo», chiariscono gli analisti.

L'abbinamento dei motori a zero emissioni con i benzina, invece, paia piaccia sempre di più anche al canale business: «Per quanto riguarda l'ibrido potremmo riuscire ad arrivare al 5% di quota alla fine del 2019».

Proprio questa crescita è un fenomeno che appare evidente analizzando l'andamento del noleggio a lungo termine, formula di possesso del veicolo anziché di proprietà, cui aziende e professionisti fanno ricorso con sempre maggior frequenza. Al riguardo Pietro Teofilatto, direttore NLT dell'Associazione di riferimento ANIASA, sottolinea: «Le alimentazioni ibride sono passate dall'1,3% al 2,5%».

Anche nel noleggio per assistere all'affermazione dell'elettrico puro invece ci sarà da pazientare: «Le proiezioni - sottolinea Teofilatto - concordano tutte sulla preponderanza dell'alimentazione elettrica sugli altri sistemi di propulsione nell'arco dei prossimi 10-15anni, con un diesel in declino e la com-

bustione interna dai più indirizzata verso una graduale scomparsa. La politica centrale e locale potrà guidare verso nuovi scenari, ma non potrà non considerare attentamente le necessità di mobilità e i risvolti economici e finanziari per cittadini ed imprese».

Aspettando quindi eventuali manovre al riguardo, comunque si notano i primi segni del cambiamento, frutto anche di politiche di marketing delle aziende sempre più sensibili al fattore "green". «Il noleggio rappresenta complessivamente oltre il 50% di questo mercato, non è difficile immaginare un imminente futuro di auto elettriche e condivise. I modelli più recenti hanno maggior autonomia e cominciano a vedersi nelle nostre città colonnine di ricarica e spazi riservati, aumentando l'interesse degli automobilisti. Negli ultimi mesi - conclude il rappresentante di ANIASA - le immatricolazioni complessive di veicoli EV sono notevolmente cresciute, e si preannuncia per fine 2018 un aumento del 100%, passando da 2.000 a oltre 4.000 nuove unità».

*L'analisi di Dataforce Italia: «L'elettrico? Senza scelte politiche definite per vederlo raggiungere almeno l'1% di quota servirà più di un altro anno e mezzo»*

## I NUMERI

### Immatricolazioni True Fleet (proprietà e leasing di società) per alimentazione

Anno	2018	2017
Diesel	78,7%	81,1%
Benzina	13,48%	13,42%
Gas	3,63%	3,13%
Ibride	3,52%	2,01%
Elettriche	0,67%	0,32%

(dati Dataforce Italia)



Peso:16%