

Flotte aziendali alla guida della rivoluzione verde, anche per evitare le tasse; un'auto immatricolata su 4 è aziendale

[Gianni Antoniella](#)



Diesel addio! **Le turbodiesel non vanno più di moda, anche nel piccolo mondo italiano delle auto aziendali.** Il segmento business italiano, ovvero quella parte del mercato che riguarda le auto che le aziende usano per svolgere la loro impresa, secondo i dati UNRAE, **nel 2019 ha immatricolato oltre 460.000** vetture (non sono compresi i commerciali leggeri), ovvero il **24% del totale**, sull'oltre milione e novecentomila targhe nuove dell'intero mercato Italia.

Ma, **da metà anno molto cambierà.** E la rivoluzione nel mondo delle auto aziendali è **innescata dalle decisioni che il Governo** ha preso circa gli oneri fiscali che dal prossimo luglio colpiranno le auto affidate dalle aziende ai propri dipendenti.

Lo schema approvato dal parlamento nel maxi-emendamento alla legge di bilancio per il 2020 prevede una nuova disciplina per la **tassazione dei fringe benefit** e quindi per le auto aziendali assegnate ai dipendenti **basata sulle emissioni di CO2.** Per quest'anno (e ancora di più nel 2021) vengono penalizzate le auto che emettono più gas serra e "premiare" quelle a basso impatto ambientale.

E su questa novità **le flotte aziendali hanno cominciato a mutare.** Per altro l'intervento governativo trova terreno fertile perché, autonomamente, **le aziende italiane si stanno già indirizzando verso scelte green.**

Se, per esempio, la **quota delle auto elettriche** immatricolate nel 2019 in Italia copre solo lo **0,5% del totale** (poco più di 10.000 macchine), il **segmento business vale già il doppio** (1% del mercato business) e la tendenza è quella di una **crescita importante anche nell'anno in corso.**

Immatricolazioni vetture per alimentazione (%)

	9 mesi 2019	9 mesi 2018
Diesel	66%	76%
Benzina	24%	15%
Ibride	6%	5%
GPL	2%	2%
Elettrica	1%	1%
Metano	1%	1%
Totale	100%	100%

(Fonte ANIASA)

E questo andamento è certificato da una ricerca, presentata alla fine del 2019, condotta da Nomisma per Sifà, la società che si occupa dell'affitto a lungo termine che fa capo alla BPER. Nella survey sulle imprese di Nomisma/BPER si sottolinea che **la presenza di vetture ibride o elettriche nelle flotte delle aziende è ancora limitata**, ma la **propensione è per un incremento rapido** della quota e le decisioni governative spingeranno ancora di più in questa direzione.

Nello specifico **le aziende italiane che hanno una flotta aziendale costituiscono l'83% del totale, il 14% ha in carico veicoli ibridi e solo il 3% dispone di veicoli elettrici, ma il 10% usa mezzi a emissioni zero** anche se non li ha in flotta in modo organico. Inoltre va aggiunto che il 18% delle aziende interrogate in questa ricerca ha affermato che molto probabilmente nel corso di quest'anno ha intenzione di far entrare nella propria flotta veicoli ibridi o elettrici.

Immatricolazioni auto aziendali in affitto a lungo termine in Italia nei primi 9 mesi del 2019.			
	9 mesi 2019	9 mesi 2018	var %
Diesel	140.927	160.345	-12%
Benzina	50.924	32.884	55%
Ibride	11.985	10.992	9%
GPL	5.074	4.433	14%
Elettrica	2.186	1.631	34%
Metano	1.785	1.978	-10%
Totale	212.880	212.262	0%

La parola ai fleet manager

Sulla scorta di questa ricerca abbiamo chiesto a due fleet manager che gestiscono importanti flotta aziendali come si comporteranno nel prossimo futuro e quali potranno essere i cambiamenti sia nella struttura della flotta sia per quanto riguarda le modalità con cui i dipendenti della loro azienda si muoveranno e con quali mezzi. Ci hanno risposto **Gianfranco Martorelli fleet & mobility manager di Wind Tre** e presidente di Top Thousand (l'osservatorio sulla mobilità aziendale che

riunisce i gestori delle flotte di grandi aziende in Italia) e **Federico Antono Di Paola** che ha in mano la gestione della mobilità per il **Gruppo Engineering** (Information Technology).

Per **Martorelli**, che interpreta la realtà anche alla luce dell'esperienza in Top Thousand, il passaggio è complicato.

*“Al momento – esordisce il fleet manager di Wind Tre – pensare ad una **migrazione totale delle Flotte Aziendali ad alimentazioni alternative è prematuro ed antieconomico**. Da una parte perché **gli incentivi introdotti dal governo sulla tassazione dei fringe benefit delle auto elettriche e ibride non sono rilevanti**; dall'altra poiché **la rete di infrastrutture per la ricarica appare limitata e non ancora sufficiente** perché queste vetture diventino una vera alternativa ai veicoli convenzionali. Le auto aziendali si dividono in due categorie: vetture non assegnate, quindi utilizzate in car sharing e quelle assegnate a uso promiscuo; ovvero “in carico” al singolo dipendente che può utilizzarla sia per l'attività lavorativa che per esigenze personali; in quest'ultimo caso **le elettriche non sono ancora una risposta** alle esigenze dei dipendenti anche per l'autonomia ridotta della maggior parte dei modelli oggi disponibili. Per iniziare il percorso verso l'elettrificazione delle flotte ci sarebbe la **valida alternativa delle auto ibride plug-in**; ma per essere veramente efficace questa tecnologia deve poter sfruttare la medesima rete di infrastrutture necessaria per la ricarica delle full electric così da “rifornire” la batteria per usare l'autonomia zero emission e i relativi benefici del motore elettrico. Di conseguenza permangono le oggettive difficoltà già citate. Infine ci sono anche le **motorizzazioni mild-hybrid**: queste sembrano essere una interessante soluzione, con emissioni contenute e costi di gestione e canoni competitivi. L'impegno attuale delle aziende è, comunque, quello di costruire flotte bilanciate e capaci di rispondere, nelle loro articolazioni, alle esigenze lavorative. **Le elettriche, oggi, sono adatte a svolgere un ruolo di auto per il car sharing aziendale in ambito cittadino**. In definitiva il problema è sempre quello di mantenere un perfetto equilibrio economico. In questo caso il costo del canone di noleggio gioca un ruolo fondamentale. Il valore residuo del mezzo a fine periodo di noleggio incide e inciderà notevolmente sulla composizione del canone mensile. Ecco perché il momento è di transizione. **Le auto più adatte al ruolo aziendale, come tutt'ora sono le diesel, a breve potrebbero essere pesantemente penalizzate** dalle frequenti limitazioni alla circolazione nelle aree urbane e dalla conseguente contrazione del valore residuo e quindi perdere competitività. Probabilmente, a breve termine, le ibride, nelle varie declinazioni, giocheranno un ruolo importante... e noi, sia come Wind Tre, ma anche come fleet manager italiani, ci stiamo organizzando per conservare al meglio l'equilibrio economico delle flotte che gestiamo”.*

L'esperienza

Più ottimista **Di Paola**:

*“Non c'è dubbio: è in atto una trasformazione. Tutte le aziende che lavorano in Italia stanno affrontando il problema su come attrezzarsi per il futuro garantendo il massimo della mobilità ai propri dipendenti in termini di efficienza e sostenibilità. In questo passaggio ha certamente **giocato un ruolo positivo anche l'“interventismo ambientalista” del Governo** che ha funzionato da efficace carburante. In ogni caso ognuno sta cercando di capire quale sarà la scelta vincente del prossimo futuro. Noi, in Engineering, abbiamo **sostituito le auto di pool con vetture più ecofriendly, soprattutto ibride plug-in**, e, anche nella logica di sostenibilità ambientale, abbiamo **avviato corsi per i dipendenti sull'utilizzo ottimale delle auto ibride**. La fase è ancora sperimentale: per il cambiamento non basta solo modificare la car list, si dovrà avviare una attività di grande respiro e siamo convinti che il lavoro che stiamo facendo porterà risultati utili anche al miglioramento dell'attività dei dipendenti. Stiamo anche **sviluppando software dedicati per la gestione della mobilità non convenzionale**. Sta emergendo comunque un **nuovo modello per gli spostamenti** di chi lavora e forse per chi copre distanze di oltre 50.000 chilometri l'anno, **non è più indispensabile utilizzare sempre e solo l'auto**. Ad esempio, nelle trasferte da Napoli a Milano il treno è il mezzo preferito dai nostri colleghi, che all'arrivo possono noleggiare un'auto, magari elettrica. Non solo. La nostra azienda ha **introdotto lo smart working** che, oltre a migliorare*

l'equilibrio tra vita privata e vita aziendale, consente il lavoro da remoto senza spostamenti. E, naturalmente, questo cambierà molto anche il mio lavoro”.