

È TEMPO DI AI! ASSOLUTA INETTITUDINE

Un titolo che richiama al nostro Speciale Tech che proponiamo proprio su questo numero a pagina 47, e quell'Intelligenza Artificiale di cui, naturalmente, abbiamo parlato.

Ma in questo editoriale invece dell'AI, l'Artificial Intelligence, parliamo dell'Assoluta Inettitudine di chi ci governa, almeno per quanto riguarda la fiscalità delle auto aziendali. Naturalmente non lo diciamo noi ma arriva da una fonte che ha partecipato in questi mesi a tutti i tavoli automotive del Governo, che ha disquisito con i tecnici del Ministero, si è confrontato con sottosegretari, commissari e burocrati vari: e quello che è sempre venuto fuori è lavoriamo "per rendere più competitive le nostre aziende", "per diminuire le emissioni delle flotte e del parco auto italiano", "sempre mantenendo però i conti dello Stato a posto". Una montagna di "menzogne" che stanno sì bene in questo periodo storico di Fake News e di meri proclami, ma che, però, per il settore auto, e di quello corporate in particolare, è un dramma. Secondo tutti coloro che, invece, analizzano i numeri senza alcuna Inettitudine: "le aziende italiane vengono così penalizzate", "le emissioni probabilmente non si abbasseranno perché le elettriche non sponderanno ma si ricorrerà sempre di più alle Plug-in (che a detta di tanti porterà consumi maggiorati del 30% rispetto alle termiche, e in particolare, alle diesel in flotta) o all'allungamento dei contratti". Infine, "la conseguente riduzione di nuove

immatricolazioni, porterà l'Erario a incassare oltre 125 milioni in meno solo per quest'anno". Bingo! Cosa fare quindi? Le Associazioni Aniasa, Anfia e Unrae non ci stanno e si rivolgono al Governo con appelli e lettere aperte per rivedere le loro decisioni o, come ci ha raccontato a noi di Fleet Magazine Michele Crisci, presidente, appunto, di Unrae e numero uno di Volvo Italia (che potete leggere a pag. 12), almeno di costruire attorno a questa norma "un sistema un po' più articolato, perché bisogna iniziare a parlare della tassazione, ma anche del rimborso delle ricariche domestiche ai dipendenti. Nonché rivedere la fiscalità generale sulle flotte lato aziende, la quale, ricordo, in Italia è ancora ferma agli anni '70".

Insomma, questo sarà certamente il Tema che aleggerà in questi mesi negli ambienti del Noleggio e degli uffici BtoB delle Case e che noi affronteremo anche durante il prossimo Fleet Motor Day dell'8 e 9 aprile. Parlando con i maggiori esperti italiani dell'argomento, che scrivono o vengono intervistati in questa rivista, ma, anche, invitando chi ha una visione europea sulla gestione delle auto aziendali. Certamente diversa da quella italiana. Chissà se verrà ad ascoltare qualche politico o tecnico per uscire da questa Assoluta Inettitudine che ci ha lasciato basiti...

Buona lettura!

FOCUS

POLITICA ED ECONOMIA

RISVEGLIO TARDIVO?

È stata necessaria la notizia dei dazi Usa, l'incubo delle multe miliardarie per la case auto, la sempre più evidente presenza di auto orientali, a far sì che, finalmente, ripartisse a Bruxelles un dialogo più pragmatico con il mondo automobilistico.

L'ALLARME DI ACEA

Determinante è stato a fine gennaio l'allarme dei costruttori europei. Per Acea le difficoltà del settore sono confermate dal dato preoccupante delle immatricolazioni: nel 2024 solo lo 0,8% in più rispetto al 2023, con 10,6 milioni di unità, ben al di sotto dei livelli pre-pandemia (-19% rispetto al 2019). Il settore denuncia la fortissima concorrenza asiatica e la difficile transizione all'elettrico: la quota dei Bev venduta in Europa nel 2024 è stata del 13,6%, rispetto al 14,6% del 2023. Ben al di sotto degli scenari declamati. E nel frattempo, la Cina, nel 2024 prima produttrice mondiale di Bev (11 milioni, +40% sul 2023), sta per sommergere il mercato - al di là dei recenti dazi EU - con veicoli con costi inferiori del 30%. Sembra che la sveglia sia suonata, anche per ridimensionare i dannosi ideologismi in materia. Ora è necessario riflettere ed agire, con rapidità. Ecco i principali passaggi in corso in queste settimane.

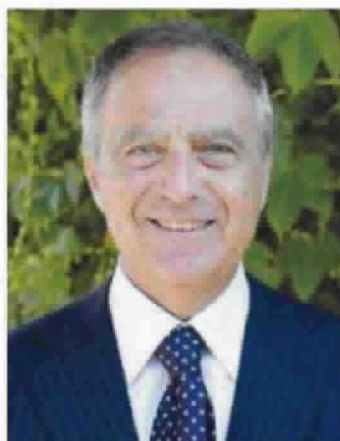
NUOVO GREEN DEAL: PIÙ COMPETITIVITÀ

La Commissione EU ha presentato a inizio febbraio la "Bussola per la Competitività" (Competitiveness Compass), una nuova strategia quinquennale per rafforzare la

L'Europa intende rivedere il Green Deal puntando su crescita industriale, semplificazioni e minore rigidità ambientale per favorire la competitività dell'automotive

posizione industriale europea, in particolare nei confronti di Stati Uniti e Cina.

Si tratta di un piano di evoluzione-revisione del Green Deal, in cui neutralità tecnologica, semplificazione burocratica e accesso ad adeguati strumenti finanziari saranno le priorità per sostenere le imprese nella transizione ecologica e digitale. La crisi dell'auto europea e, quindi, anche dell'auto italiana, è connessa ad altri comparti industriali. Meno auto significa, infatti, meno siderurgia, meno chimica e meno chip.



Pietro Teofilatto, Aniasa

di Pietro Teofilatto

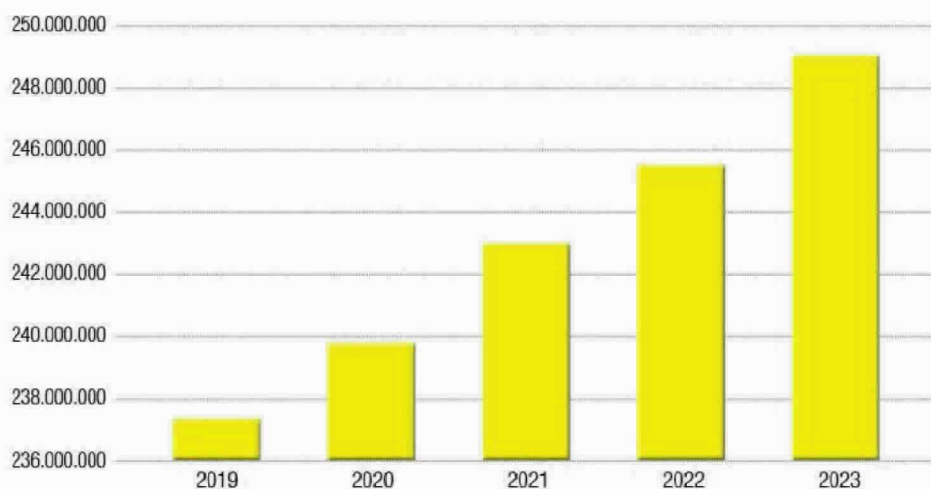
Le alimentazioni nel mondo del noleggio

	Alimentazione	Totale immatricolazioni autoveicoli 2024	Incidenza % su tot. immatricolato canale
Noleggio Lungo Termine	Benzina	52.510	16,9%
	Diesel	85.222	27,4%
	Mild Hybrid	96.932	31,2%
	Full Hybrid	33.691	10,8%
	Plug-In Hybrid	22.658	7,3%
	Elettrico	17.198	5,5%
	GPL	2.319	0,7%
	Metano	171	0,1%
	Totale	310.701	100%
	Noleggio Breve Termine	Benzina	30.496
Diesel		20.019	22,4%
Mild Hybrid		30.248	33,9%
Full Hybrid		4.236	4,7%
Plug-In Hybrid		2.213	2,5%
Elettrico		1.560	1,7%
GPL		403	0,5%
Metano		40	0,0%
Totale		89.215	100%

Elaborazione ANIASA su dati Dataforce

POLITICA ED ECONOMIA

Autovetture circolanti in EU



Fonte: ACEA The European Automobile Manufacturers' Association

E viceversa. Serve ora un ampio processo generale di riforma delle regole europee sull'automotive, con obiettivi più realistici, innovando il sistema produttivo attraverso la tecnologia dell'AI.

AL VIA IL "DIALOGO STRATEGICO"

Il presidente della Commissione, **Ursula von der Leyen**, ha dato il via al Dialogo Strategico sul futuro dell'automotive, annunciando "un piano d'azione", con misure e iniziative per rispondere ai problemi di costruttori e loro fornitori. Al primo incontro hanno partecipato non solo le associazioni di settore, ma anche manager di importanti gruppi e altre realtà collegate. La struttura del Dialogo appare consapevole della sfida di un comparto che sostiene 13 milioni di posti di lavoro e contribuisce per circa 1.000 miliardi di euro al PIL della UE. Ma è necessario un coinvolgimento attivo di tutti i soggetti interessati: affinché la transizione abbia successo, stavolta deve essere guidata parallelamente dal mercato e dalla domanda. In questo scenario la normativa

verso il 2035 dovrà essere aperta in modo permanente a tutti i tipi di tecnologia, anche reinserendo i veicoli plug-in e introducendo incentivi a valenza paneuropea attraverso un fondo per la filiera che acquista Bev prodotte in Europa.

RIPARTE IL TAVOLO AUTO

Dopo la doccia fredda di ottobre scorso con il quasi azzeramento degli stanziamenti per gli incentivi, il Tavolo sull'automotive gestito dal MIMIT si è riunito l'11 marzo. Un rinvio rispetto alla data iniziale deciso per consentire un'analisi approfondita del documento europeo sull'automotive, la cui pubblicazione è attesa proprio ai primi di marzo. Il tavolo affronterà il processo di riforma delle politiche europee nel settore e le politiche indu-

striali nazionali. Uno dei maggiori interrogativi da chiarire saranno i sopravvissuti stanziamenti 2025 per il cosiddetto ecobonus, scesi da 1 miliardo a 200 milioni.

ELETTRIFICAZIONE DELLE FLOTTE, SÌ MA CON GIUDIZIO

Le auto aziendali sono il più grande canale dell'Ue, rappresentando circa il 60% delle immatricolazioni. Il potenziale della transizione elettrica a sostegno dell'intera filiera è pertanto notevole, ma poco sfruttato. Le aziende stanno infatti elettrificando a un ritmo poco superiore rispetto ai privati (14,3% contro 13,6%). Nei due maggiori mercati, Germania e Francia, le aziende stanno addirittura elettrificando più lentamente. In Italia le percentuali di vendita delle Bev aziendali sono in calo dal 2021 (quando hanno rappresentato il 6,1%), ed il 2024 ha registrato il 4,7%, di cui il noleggio a lungo termine ne rappresenta ben l'81%. Una normativa EU per l'elettificazione delle grandi flotte potrebbe di certo stimolare gli investimenti delle case europee, favorendo anche l'immissione di un alto volume di Bev sul mercato dell'usato, avvantaggiando così anche i consumatori (attualmente 8 su 10) che optano per le second hand. La normativa deve però essere solo premiante, assolutamente non vincolante. Devono essere le logiche del mercato, l'incrocio tra domanda ed offerta a decidere. Basta con le direttive imposte dalla burocrazia.

L'andamento delle elettriche, Plug-in, diesel nel 2024

Paese	BEV	PHEV	Diesel
Germania	0,6%	9,5%	-26,1%
Francia	0,1%	16,6%	-20,7%
Italia	4,2%	12,3%	-14,8%
Spagna	8,6%	15,9%	-9,3%
Svezia	6,2%	6,4%	-11,2%

Elaborazione ANIASA su fonti varie

NOSTRI EVENTI

FLEET MOTOR DAY

CHE ARIA CHE TIRA NEL MONDO AUTOMOTIVE

Dopo il grandissimo successo della decima edizione torna il **Fleet Motor Day**, i prossimi **martedì 8 e mercoledì 9 aprile 2025** con il consueto patrocinio di Aniasa e Unrae. L'undicesima edizione dell'evento organizzato da Fleet Magazine quest'anno sarà – se possibile – ancora più ricca per restare al passo con l'evoluzione del ruolo del Fleet manager e del ruolo dell'auto (e delle flotte) nel panorama globale, ponte tra industria, istituzioni, sostenibilità e cittadini. Un'edizione che coinvolgerà gestori di flotte nazionali e internazionali, associazioni, istituzioni, Case automobilistiche e aziende della filiera per la tradizionale due giorni romana.

FLEET MOTOR DAY, CI VEDIAMO A ROMA L'8 E 9 APRILE 2025

Si comincia con la giornata dedicata all'approfondimento, durante la quale discuteremo dei temi più caldi del settore: dall'elettrificazione alla fiscalità alle nuove tecnologie e le loro applicazioni nel mondo del fleet management. I workshop e la serata di networking, l'8 aprile, saranno ospitati per l'edizione 2025 da Spazio Novecento, nel cuore del quartiere romano dell'Eur. Il giorno dopo, il 9, ci ritroveremo a Vallelunga per una giornata di prove al volante sui circuiti dell'Autodromo: nella scorsa edizione sono stati 1.422 i test drive effettuati a bordo delle vetture presentate dalle 39 case automobilistiche presenti. Durante la decima edizione, nello stesso centro congressi del circuito laziale, gli oltre 400 Fleet & Mobility Manager provenienti da tutta Italia (per un totale di più di 900 partecipanti complessivi) presero contatti con 26 aziende di servizi all'automotive. E l'edizione 2025 non sarà da meno. Anzi.



FLEET MOTOR DAY

SAVE THE DATE

Quando: 8-9 aprile

**Dove: l'8 Allo Spazio Novecento, EUR (Roma)
il 9 Circuito di Vallelunga (Roma)**

Quest'anno inevitabilmente si parlerà di Fiscalità, anche con una Instant Survey che faremo proprio con i nostri lettori-Fleet manager che da oltre vent'anni ci continuano a seguire e che da 10 vengono a Vallelunga. Ma, oltre a coinvolgere esperti del settore e rappresentanti delle Associazioni, apriremo il nostro sguardo all'Europa e a come le auto aziendali qui vengono trattate. E di come il noleggio e i nuovi player del settore sono (finalmente?) sbarcati nei concessionari. Chiudendo il tutto con la visione dei Numero Uno delle Case. Che si confronteranno sul nuovo mondo dell'auto che si sta delineando. Passando appunto dai concessionari, dal noleggio, dai nuovi player...

8 aprile – Il Convegno

SPAZIO NOVECENTO

- Che aria che tira
- Caro Fisco ti scrivo. E in Europa...
- Da Concessionari a Noleggiatori (e importatori, assemblatori...)
- Dove vanno le Case? La visione dei Numeri Uno

9 aprile – Le Prove e l'Esposizione

Appuntamento al CIRCUITO DI VALLELUNGA