

Indice Articoli ANIASA

18 Aprile 2025

ANIASA

01/04/2025	FLEET MAGAZINE	MA SONO DEL MESTIERE QUESTI?	Pag. 2
01/04/2025	FLEET MAGAZINE	AUTO AZIENDALE VUOL DIRE LAVORO	Pag. 3
01/04/2025	FLEET MAGAZINE	CON LE FLOTTE AL CENTRO	Pag. 5

Editoriale

MA SONO DEL MESTIERE QUESTI?

Prendo in prestito la famosa frase pronunciata da Luca Medici (Checco Zalone) quando contesta la dirigente che gli propone un assegno per lasciare il posto fisso nel film Quo Vado, per definire il grottesco percorso che il Governo ha fatto durante l'approvazione della recente Legge di Bilancio, che ha portato a definire le nuove aliquote per i fringe benefit delle auto aziendali. Sconfessando in maniera netta due assiomi che diversi componenti di questo esecutivo avevano sempre sbandierato nei mesi scorsi (e, naturalmente, anche in campagna elettorale): ovvero, la "neutralità tecnologica" per quanto riguarda le motorizzazioni auto e non l'"asservimento a tecnologie straniere come l'elettrico" (cit), a cui si è aggiunto il plug-in. Due tecnologie che invece le nuove aliquote favoriscono sulle flotte aziendali, penalizzando tutte le altre. In particolare quelle full hybrid su cui un po' tutta l'industria, seguendo il capofila Toyota, si erano lanciate, seguite da molte flotte aziendali che avevano battezzato questa tecnologia come la più pronta per questa fase di transizione. Il che ha comportato per le aziende italiane una completa riprogrammazione delle car policy e car list, bloccando nel contempo le nuove immatricolazioni allungando i contratti in essere, come ci ha mirabilmente raccontato Marina Marzulli nel Primo Piano a pagina 6 (collega che è stata anche la Deus ex Machina di una edizione del Pink Motor Day di grandissimo successo. E di

altrettante grandi e numerose emozioni, come potete leggere a pagina 18). Allungamento dei contratti, e molto altro, che ci hanno raccontato anche i molti Fleet manager che abbiamo interpellato in una instant survey sull'argomento presentata al Fleet Motor Day, molti dei quali hanno dovuto necessariamente prevedere pure un aumento delle spese di carburante che, in molti casi, arriva al 30% in più sull'anno prima.

Il secondo principio "sconfessato" è che il Governo Meloni non "avrebbe messo le mani nelle tasche degli italiani" (cit.), non aumentando le tasse in alcun modo. Ma come ci ha raccontato Alberto Viano, presidente di Aniasa, gli alti dirigenti che guideranno auto con emissioni di CO2 di oltre 190 gr/km (supercar e big Suv insomma...) avrebbero un risparmio di 700 euro per sé e altri 400 di contributi Inps per l'azienda, coloro che guideranno auto con emissioni tra 160 e 190 gr/km pagherebbero poco di più rispetto a prima mentre la così detta classe media avrà invece un aggravio di oltre mille euro per il driver e di 600 euro per l'azienda. E neppure il Fisco farà festa perché secondo stime, "prudenti" dice Viano, vi saranno 80mila auto immatricolate in meno nel 2025, pari al 5% del mercato auto totale, per un minor incasso per l'Agenzia delle entrate di circa 120/130 milioni di euro. Insomma, "ma sono del mestiere questi?". Buona lettura!

alberto.vita@sumopublishing.it

Fm

3



Un Alberto Viano un po' fumantino quello che abbiamo incontrato per realizzare questa intervista post tavolo automotive e, naturalmente, post Nuove aliquote dei Fringe benefit, "ma non è finita" dice il presidente Aniasa che, per sottolineare l'importanza delle flotte per il business delle aziende si dà provocatoriamente addirittura del "marxista", perché "le auto aziendali vogliono dire lavoro". Anche per questo l'Associazione che presiede si è spesa in prima persona con i rappresentanti del Governo e con il ministro Adolfo Urso durante il recente tavolo automotive (vedi pag.12) per fargli capire la miopia della scelta di cambiare le aliquote dei fringe benefit sulle auto aziendali, senza neppure attivare delle clausole di salvaguardia e dare il tempo alle aziende, e ai loro driver, di adeguarsi alla nuova disciplina fiscale. Gli alti dirigenti che guideranno auto con emissioni di CO2 di oltre 190 gr/km (supercar e big Suv insomma...) avrebbero un risparmio di 700 euro per sé e altri 400 di contributi Inps per l'azienda, coloro che guideranno auto con emissioni tra 160 e 190 gr/km pagherebbero poco di più rispetto a prima mentre la così detta classe media avrà invece un aggravio di oltre mille euro per il driver e di 600 euro per l'azienda. "Un controsenso da parte di un Governo che ha sempre detto

AUTO AZIENDALE VUOL DIRE LAVORO

Le decisioni del Governo colpiscono più le Case e i dipendenti che le società di Noleggio. Con i Ministri che dovrebbero parlarsi di più tra di loro. Perché la filiera, e il nostro intervistato, gli ha ben spiegato cosa succederà se non cambierà nulla

di Alberto Vita

Fm

10

QUATTRO CHIACCHIERE CON

ALBERTO VIANO (ANIASA)

di voler abbassare le tasse agli italiani. E in particolare alla classe media" attacca il presidente dell'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital. E tutto ciò, stima sempre Aniasa, comporterà 80mila auto immatricolate in meno nel 2025, pari al 5% del mercato auto totale. Per un minor incasso per l'Agenzia delle entrate di circa 120/130 milioni di euro: "una scelta cinica per fare cassa ma di brevissimo respiro perché così facendo le immatricolazioni crollano e di conseguenza le entrate. Il ministro Urso l'ha capito, ma è il suo corrispondente al Ministero delle Finanze che lo dovrebbe fare", dice Viano. Parlarsi no? Direbbero in molti...

FM: Insomma, una scelta miope, che penalizzerà il mercato. E le aziende della filiera.

"Le aspettative sono certamente di un grosso rallentamento che andrà a colpire tutti i segmenti del noleggio. Dopo tre anni di ottimi risultati le Case avranno un surplus di produzione, con prezzi che verranno necessariamente compressi (a noi alcuni Fleet manager ci hanno detto che sono tornate ottime offerte per il mondo b2b sulle motorizzazioni elettrificate, ndr). A cui si aggiunge un rallentamento economico generale. Sono quindi i Costruttori quelli che soffriranno di più anche per queste decisioni. Diciamo: Alcune *carline* non esisterebbero se non ci fossero le auto aziendali, che sono principalmente a noleggio. Ma la politica non ha un quadro di lungo termine, si insegue sempre di più il consenso rapido, soprattutto ora nell'era dei social. Noi per programmare abbiamo bisogno di un quadro stabile. In ogni caso se ne accorgeranno anche i dipendenti che avranno un aggravio in busta paga. Le società di noleggio che invece io rappresento non andranno incontro a grandi problematiche: anzi, con i

contratti allungati potrebbero anche guadagnare di più. Anche se, ripeto, a noi questo continuo aumento di complessità e, naturalmente, di imposizione fiscale non ci fa certamente bene".

FM: Ma questa scelta è proprio tutto negativa?

"Certamente no. Ma lo è perché si va verso a una tecnologia non matura. Il plug-in ha un costo superiore. Anche nell'utilizzo. Le aziende non lo faranno, sono troppo costosi. Anzi questa scelta potrebbe portare indietro nel tempo, eliminando le auto aziendali a favore dell'utilizzo di quelle private. Con alcuni dipendenti che potrebbero anche dirsi contenti, visto che il rimborso chilometrico non è limitato, e quindi potrebbero guadagnare diversi soldi in più ogni mese. Ma così si deprime il mercato, con auto che vanno in giro più vecchie e insicure, con un maggior tasso di inconvenienti.

La scelta di favorire l'elettrico, e qui siamo tutti d'accordo, e il Plug-in invece, ad esempio, del full hybrid è perché probabilmente si vuole che si vada a emissioni 0 nei centri urbani. Ma solo qui si parla dei plug-in... Una scelta che dovrebbe incrementare un po' il full electric ma attenzione al costo dell'energia, che sta subendo un boom alle colonnine. E che quindi vengono sempre meno utilizzate dai driver elettrici, rallentando gli investimenti sulla infrastruttura. È un cane che si morde la coda...".

FM: Dualismo BYD e Tesla: come lo vedi.

"BYD sta facendo le mosse giuste e potrà essere premiata dalla nuova Legge. E se non ci fossero i dazi metterebbe sul mercato anche delle full electric con prezzi concorrenziali con le piccole più vendute in Italia e in Europa. Di Tesla mi spiace perché, anche come auto a noleggio, è un

“

Alcune carline non esisterebbero se non ci fossero le auto aziendali, che sono principalmente a noleggio

Alberto Viano, Aniasa

”

prodotto valido e così rischia di deperire un valore costruito nel tempo. E mi fa dire che il nuovo capitalismo è sempre più legato all'imprenditore, com'era negli anni '60 in Italia, e meno al mercato azionario. Anche se questi imprenditori dovrebbero guardare meno ai conti o ad altro e più all'impresa stessa. E al suo valore sociale e locale".

FM: Quindi si va a una deblacle del Fisco. Il contrario di quanto voluto

"I Tecnici hanno fatto i calcoli sulle immatricolazioni 2024, ma non sarà così. Nel mix delle immatricolazioni ovviamente ma, anche, come detto nei volumi. Vi saranno minori entrate su tutta la parte derivante da Iva e Ipt. Abbiamo stimato almeno 120 milioni di euro. Ma è una cifra che potrà essere ancora più alta".

FM: Fisco che aggredisce anche il tema Nota Spese. Un altro tema per le aziende.

"Altro tema interessante. È chiaro che è una scelta per andare a scovare spazi di evasione o di elusione. Che, devo dire, vengono utilizzati anche dalla PMI per arrotondare un po' le buste paghe dei dipendenti. È una scelta corretta per la Ue, ma per altri Paesi del mondo è un po' più difficile far accettare alcuni tipi di pagamento. Inoltre vorrei sottolineare: ma se c'è la fattura anche se pagata in contanti, che problema c'è?".

FOCUS

PIANO AUTO UE

CON LE FLOTTE AL CENTRO

Chi vive nell'automotive lo sa bene. Nella nostra Europa il settore sta cambiando, ma non come tutti si aspettavano.

Alcune rivoluzioni annunciate non si stanno concretizzando, l'auto si trova ad affrontare una trasformazione epocale. Transizione energetica, concorrenza cinese, necessità di approvvigionamento di materie prime, dazi incombenti, tutela sociale: tutte sfide che richiedono interventi urgenti e mirati. Una situazione diventata più complicata da una legislazione con obiettivi di certo condivisibili, ma forse troppo ambiziosi e distanti dalle realtà delle nostre strade. Per rilanciare questo pilastro fondamentale dell'economia Eu, che contribuisce a 1 trilione di euro al Pil comunitario e 13 milioni di posti di lavoro, la Commissione Europea dopo dibattiti e confronti con gli stakeholder ha finalmente presentato il Piano d'Azione Automotive, collegato con il Green Deal europeo e con la strategia digitale dell'UE (vedi pag.12). I temi affrontati dal Piano appaiono diversificati, con raccomandazioni sulla necessità di incentivi per l'acquisto e per il c.d. leasing sociale, di fondi specifici destinati all'innovazione e alla produzione di nuove batterie e alla digitalizzazione del sistema.

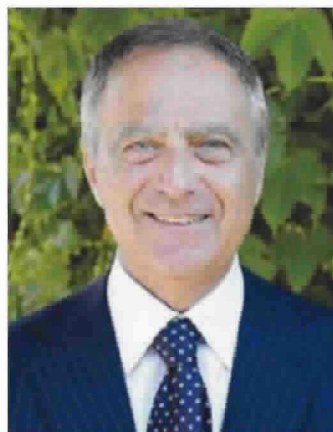
Sul controverso tema delle sanzioni alle Case, la Commissione è indirizzata a maggior flessibilità, senza comunque mettere in discussione lo stop all'endotermico a partire dal 2035. Su questi punti si aspettano maggiori indicazioni, come su un migliore approvvigionamento delle materie prime.

PER L'ELETTRIFICAZIONE DELLE FLOTTE

Con la contemporanea presentazione del Documento "Decarbonise

Le flotte di noleggio negli aeroporti e nelle stazioni ferroviarie, segmento che stimolerebbe un più diffuso uso della mobilità elettrica, saranno dei laboratori di studio per la mobilità del futuro

Corporate Fleet", la Commissione, al di là dei risultati inferiori alle attese in quasi tutti i Paesi EU, intende stimolare ulteriormente la domanda di veicoli a zero emissioni prodotti in Europa. La Commissione sollecita infatti il Parlamento europeo ad accelerare l'immissione di veicoli elettrici, utilizzando il canale delle flotte (il 60% delle immatricolazioni), che diventerebbe un forte volano per l'intero comparto automotive, in difficoltà per la concorrenza cinese.



Pietro Teofilatto, Aniasa

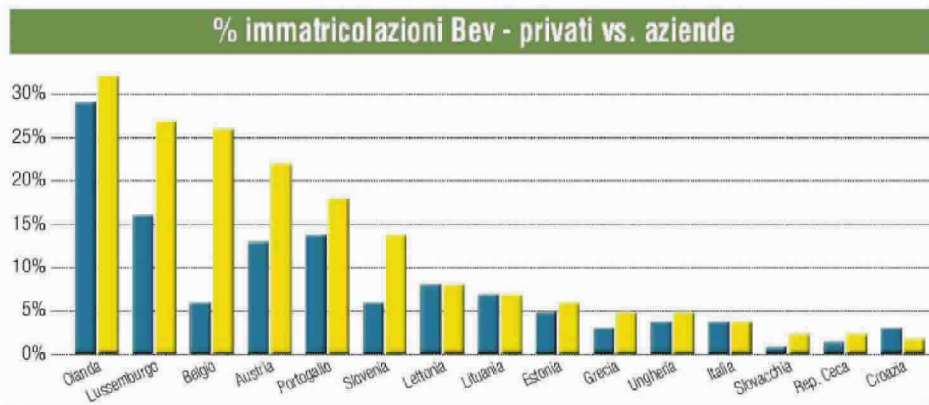
di Pietro Teofilatto

INTERVENTI PER NOLEGGIO E CAR SHARING

Il Documento, in cui è evidente una salda convinzione di stabilire obiettivi vincolanti, propone azioni coordinate da attivare già quest'anno a diversi livelli di governo. Vediamo quelle più dirette per il noleggio.

Il primo elemento chiave riguarda la fiscalità. Secondo la Commissione gran parte delle agevolazioni fiscali destinate alle auto aziendali continua a favorire i veicoli endotermici. Per Bruxelles è necessario ridurre

progressivamente i benefici per tali alimentazioni e potenziare quelli per le altre. Altra leva sono le flotte di noleggio negli aeroporti e nelle stazioni ferroviarie, segmento che stimolerebbe un più diffuso uso della mobilità elettrica. Proprio in quest'ottica, la Commissione ha annunciato per il 2025 il lancio di iniziative negli aeroporti, utilizzando questi contesti come laboratori di innovazione, da replicare in altri nodi strategici come le stazioni



Font: T&E

FOCUS

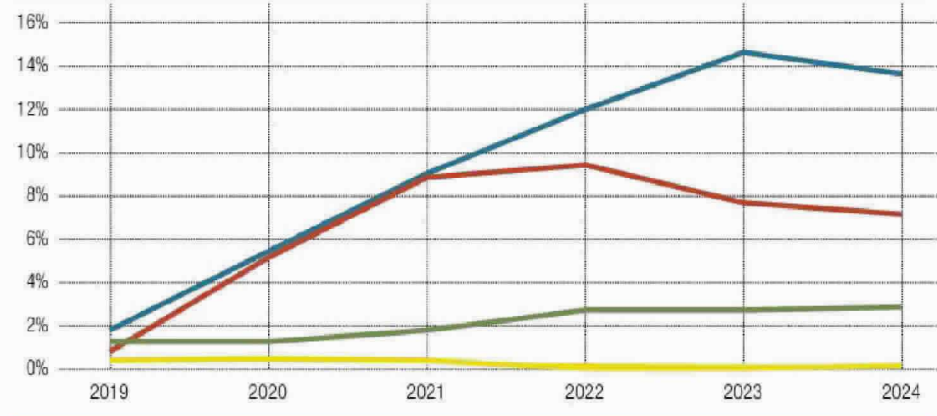
PIANO AUTO UE

ferroviarie. E poi il car sharing, dove le autorità comunali hanno un ruolo strategico. Attraverso i regolamenti e le concessioni possono incentivare l'uso di veicoli elettrici, ad esempio con corsie riservate, agevolazioni per la sosta e accesso facilitato a ZTL.

TUTTI OTTIMI PROPOSITI, MA SERVE UN PIANO ORGANICO

E' necessaria una visione condivisa, un coordinato quadro di riferimento strutturale con adeguate misure fiscali e di incentivi, per evitare contraccolpi negativi, come dimostra in Italia la recentissima vicenda del fringe benefit dell'auto aziendale. Come Aniasa sostiene da tempo, favorire l'elettificazione delle flotte richiede in primis una normativa tributaria "intelligente", in una logica di gradualità e di equilibrio. Affinché ci sia una risposta favorevole del mercato, sono essenziali normative con tempistiche e modalità flessibili, affinché la domanda - in concomitanza dell'evoluzione dell'of-

Incidenza alimentazioni alternative su totale immatricolazioni in Europa



Fonte: European Alternative Fuels Observatory

- Bev
- Phev
- Gpl
- Metano

ferta - possa progressivamente bilanciarsi. Perseverare con termini stabiliti dall'alto e prescindendo dalle realtà operative e territoriali produce incertezze nel consumatore, che, come dimostrato dalle statistiche, tende a rinviare le scelte sull'auto. Il Piano Auto Ue è senza dubbio il risultato di un delicato equilibrio tra

obiettivi climatici, esigenze industriali e istanze politiche. Con ancora forti divisioni tra chi invoca la transizione senza compromessi e chi chiede maggiore neutralità tecnologica. Alla fine la vera sfida per l'Europa sarà tradurre gli annunci in azioni concrete, garantendo una transizione sostenibile senza compromettere la competitività del settore.

Piano d'Azione EU - Punti focali

Innovazione e digitalizzazione

Armonizzazione normativa per i veicoli autonomi: nel 2025-2026 omologazione veicoli con sistemi di parcheggio automatizzato e procedure per i test su strada.

Lancio dell'Alleanza Europea per i Veicoli Connessi e Autonomi: investimenti di 1 miliardo di euro, riunendo attori chiave per sviluppare piattaforma standard di software e hardware.

Mobilità pulita

Coordinamento incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici: la Commissione lavorerà con gli Stati membri identificando le migliori pratiche e le fonti di finanziamento.

Promozione di veicoli a zero emissioni: leasing per utenti a basso reddito e incentivi per le flotte aziendali e

espansione della rete di ricarica con investimenti di 570 mld.

Flessibilità sugli obiettivi CO₂ del 2025: revisione apertura ai carburanti alternativi (sostenibili), con la revisione delle norme nel corso del 2025.

Competitività globale

Misure per garantire l'accesso alle materie prime critiche e ridurre la dipendenza da fornitori esterni. Possibili dazi aggiuntivi sulle auto cinesi per contrastare pratiche di dumping e garantire la parità di condizioni.

Competenze e dimensione sociale

Investimenti in programmi di riqualificazione e perfezionamento per i lavoratori del settore.

Accesso ai mercati

Revisione sistema delle c.d. multe alle case auto per il 2025.

Sostegno all'uso di veicoli pesanti a zero emissioni con esenzioni dai pedaggi stradali.

Promozione autobus puliti prodotti in EU e sviluppo infrastrutture di ricarica veicoli commerciali.

Dotazione finanziaria del Piano (in €)

InvestEu per tecnologie pulite e mobilità	50 mld
Fondo per produzione di batterie	1,8 mld
Horizon Europe per veicoli connessi/autonomi	1 mld
Infrastrutture di carburanti alternativi	570 mld