

# DIFENDIAMO LE AUTO AZIENDALI

La bozza della Legge di Bilancio 2020 prevede un ulteriore inasprimento della tassazione sulle auto aziendali, che già è penalizzante rispetto agli altri Paesi europei. Un'ipotesi miope, che porterebbe a effetti negativi evidenti per aziende e dipendenti

di Pietro Teofilatto

**F**retta e imperizia. Si commentano così le norme sulle auto aziendali promosse dal Governo,

che prima ha triplicato la tassazione del fringe benefit e adesso, di fronte alle proteste di tutto l'automotive intende riequilibrarne gli effetti. Come andrà a finire si saprà a Natale.

Inserita a fine ottobre nel DDL della Legge di Bilancio 2020, la prima versione sul nuovo calcolo del fringe benefit delle auto aziendali ad uso promiscuo avrebbe prodotto un aumento molto elevato della tassazione lperf.

Si stabiliva, infatti, che il valore fiscale dell'auto venisse calcolato non in base al 30%, ma all'intero costo chilometrico calcolato

dall'ACI per una percorrenza di 15 mila chilometri l'anno. In pratica, avrebbe portato ad un aumento del

330% delle imposte pagate dai dipendenti che hanno in uso promiscuo l'auto aziendale. Andando a gravare ancora su un benefit strumentale già tassato e intervenendo per assurdo anche sui

chilometri percorsi per esigenze di lavoro. Con un gettito di 513 milioni l'anno.



Pietro Teofilatto

## Levata di scudi dell'automotive

La levata di scudi delle associazioni di categoria e di molti esponenti politici è stata immediata ed unanime: la versione ora in Parlamento è un po' meno gravosa, ma ancora



penalizzante per la stragrande maggioranza degli interessati. Prevede che tutto resti com'è solo per le auto elettriche e ibride, che il valore si calcoli sul 60% del costo chilometrico ACI per le auto che emettono fino a 160 grammi di CO2 al chilometro, e che si calcoli sul 100% del costo per quelle più inquinanti. La seconda fascia è quella più estesa, il 95% delle auto aziendali, e coinvolge 1,5 milioni di dipendenti, che vedrebbero dal primo gennaio un raddoppio dell'Irpef. Il gettito atteso nel 2020 scenderebbe a 332 milioni.

In risposta alle polemiche, il mini-

## Tassazione del fringe benefit in Europa

Spagna	20% del costo di listino del veicolo
Inghilterra	Dal 9 al 18% del prezzo di mercato del veicolo (correlata a classi di emissioni)
Francia	30% del costo globale del veicolo
Belgio	dal 9 al 18% del prezzo di mercato del veicolo (correlata a classi di emissioni)
Stati Uniti	Importo fisso in relazione prezzo di mercato del veicolo (media 30%)

Fonte: PWC - Global automotive tax Guide, 2018



buzione, influirebbe anche sulle aziende, con un aumento dell'imponibile INPS e dell'onere per il TFR, azzerando l'appeal fiscale e contributivo. La misura investe non solo dirigenti, ma anche quadri ed impiegati, rischiando di causare una forte riduzione degli ordini, con conseguenti impatti ambientali e economici.

Anche rivisitata, la misura disattende il profilo "green" dell'Esecutivo. Un aumento così alto della tassazione su un numero così ampio di soggetti frena lo strumento più efficace per accelerare il rinnovo del parco nazionale. Che è il più vecchio, inquinante e meno sicuro d'Europa con oltre 10 anni di anzianità media. Le auto aziendali hanno oggi un ciclo di vita di 36-42 mesi, che, con questa misura, si allungerebbe di almeno un anno.

Un colpo poi agli acquisti delle aziende (il 40% delle immatricolazioni) che si riverbererà sul mercato automotive, da anni in convalescenza e sostenuto proprio da questo canale. Un'altra conseguenza sarà il minor gettito Iva per il calo di immatricolazioni, demolendo gli obiettivi erariali di un aumento di entrate. La disposizione favorirebbe, peraltro, il ritorno a soluzioni fuori dal tempo,

stro Roberto Gualtieri ha annunciato che il nuovo regime entrerà in vigore per le auto immatricolate dal 2020. Ma così non si risolve affatto il problema fiscale, non essendo poi ancora chiaro se l'intervento del Governo sia per esigenze di cassa o se si vuole incentivare la transizione a motori ibridi ed elettrici. Siamo quindi in attesa del dibattito in Parlamento.

### Le criticità generali

Disequilibrata per tempistica e dimensioni, l'attuale formulazione è negativa su piani diversi: oltre a colpire i dipendenti nella retri-

## Auto aziendale: una tassazione penalizzante

*Non si può non considerare l'altro lato della medaglia. Oggi i costi dell'auto aziendale hanno per le aziende una detraibilità Iva forfetaria al 40%, con una indetraibilità del restante 60%. La deducibilità è poi fissata per il 70% (per il 20% in caso di auto in pool) con un limite per il noleggio di 3.615 euro, fermo addirittura dal 1998. Quindi da una parte l'azienda detrae solo il 40% e non deduce il 30%, dall'altra si pensa di tassare il doppio l'uso privato da parte del dipendente: tutto questo quando negli altri Paesi UE si detrae e si deduce il 100%. Nell'insieme risulta in Italia un trattamento sempre penalizzante per l'uso dell'auto aziendale.*

*A marzo scorso il Governo ha chiesto alla Commissione UE di poter prorogare per un altro triennio il regime dell'Iva al 40%. Ma in relazione a vari motivi politici la Commissione non si è ancora insediata e tarda ad essere concessa una nuova dilazione fino 2022. Si tratterebbe poi della quinta proroga e, di triennio in triennio, sembrano non sussistere più i motivi straordinari e contingenti. La possibilità quindi che si attivi un contenzioso tributario vedrebbe l'Italia in posizione molto delicata, considerando che nel 2006 sullo stesso tema la Corte di Strasburgo obbligò il nostro Paese a stabilire la detraibilità al 100%.*

### Le più richieste

1 • Fiat Panda
2 • Renault Clio
3 • Lancia Ypsilon
4 • Fiat 500X
5 • Jeep Renegade
6 • Fiat Tipo
7 • Fiat 500

Fonte: ANIASA su dati Ministero Trasporti - Settembre 2019

**Se la modifica sarà approvata, una parte maggiore del valore del fringe benefit sarebbe tassata e di conseguenza si ridurrebbe lo stipendio netto dei beneficiari di alcuni tipi di auto aziendali**

come il rimborso chilometrico, senza controllo e tracciabilità tributaria, in totale contrapposizione alle innovazioni della fatturazione elettronica e della carta carburante. L'esatto contrario di quello che il Governo intende perseguire con la Manovra.

### Riflessi sul dipendente

I fringe benefit come le auto aziendali costituiscono una parte del valore erogato ai dipendenti per l'attività lavorativa. Se la modifica sarà approvata, una parte maggiore del valore del fringe benefit sarebbe tassata e di conseguenza si ridurrebbe lo stipendio netto dei beneficiari di alcuni tipi di auto aziendali. Per fare un esempio, chi oggi ha un reddito

fino a 55mila euro e ha disposizione una Fiat Panda 1.2 a benzina da 69 cavalli deve aggiungere al suo imponibile complessivo 1.700 euro, che si traduce in un aggravio di circa 400 euro annui sullo stipendio. Cifra che raddoppierebbe con la nuova norma.

### Riflessi sul noleggio

Aumentare così la tassazione, già pesante e farraginoso, potrebbe influire su un sistema completamente fiscalizzato e che favorisce il rinnovo del parco circolante, come è il noleggio. Sistema che, anzi, andrebbe maggiormente supportato, proprio perché, nel momento di grande attenzione alle emissioni, può svolgere un ruolo decisivo per accelerare il rinnovo del parco auto, favorendo le nuove alimentazioni. Bisogna quindi evitare situazioni che interferiscano sul normale ciclo di vita inducendo le aziende clienti a proroghe generalizzate, con rallentamento delle immatricolazioni di vetture meno inquinanti e più sicure.

### Cosa succede in Europa

L'auto aziendale è un fringe benefit comune a molte economie sviluppa-

te. Lo conferma il report dell'OCSE sulle company car datato 2014, ma ancora attuale. La maggior parte dei Paesi considera tassabile, in media, il 50% del valore dell'auto aziendale. Soglia che l'Italia potrebbe raggiungere, e superare, con la nuova misura.

Il metodo con cui questa percentuale viene calcolata è però molto diverso, rendendo complessi i confronti a livello normativo e fiscale. Molti Paesi - tra cui Francia, Spagna, Stati Uniti e Germania - calcolano la parte di benefit che deve essere tassata sulla base del valore del veicolo.

Altri Paesi, invece, calcolano la percentuale in base ai chilometri percorsi.

L'Italia è però l'unico Paese, tra quelli che utilizzano questo criterio, a basarsi su una stima dei chilometri. In altri Paesi viene stabilito che i possessori delle auto aziendali distinguano il chilometraggio - per motivi personali o lavorativi - in appositi registri. Occorre anche sottolineare che da tempo è sempre più in uso una maggiore o minore tassazione in relazione alle emissioni di CO2.

### La proposta

*La tassazione sull'auto aziendale in Italia è totalmente avulsa dal resto dell'Europa. E' necessario un riequilibrio e che il Governo concretizzi sul serio il famoso tavolo sull'auto (dopo la prima riunione del 18 ottobre non è ancora convocato). Serve un intelligente confronto per condurre con maggiore gradualità la complessa fase di transizione in vera chiave green. Con benefici per tutti i soggetti in causa.*

### Noleggio ai privati: le auto top

Marca e modello	Costo/Km tabelle ACI (€/km) 30%	Fringe benefit 2019	Irpef 2019 (€/anno*)	Fringe Benefit 2020	Irpef 2020 (€/anno*)
Fiat Panda 1.2 69 CV	0,3855	1.735	659	3.470	1.318
Renault Clio 1.2 75CV	0,4226	1.902	723	3.804	1.502
Jeep Compass 2.0 MTJ 140CV	0,5557	2.501	950	5.002	2.025

Fonte: Elaborazione su dati ACI • (\*)Aliquota marginale Irpef 38%

La smart mobility è composta dall'integrazione di diverse formule di mobilità, ma anche di diversi mezzi: un esempio futuristico sono i droni.

Quanto è smart la mobilità in Italia? Sicuramente molto di più rispetto a qualche anno fa, anche se il Paese corre a velocità molto diverse. Per smart mobility si intende ciò che esula da un utilizzo "tradizionale" del veicolo, spostandosi verso un modello più sostenibile. Sostenibile da un punto di vista ambientale ed economico, ma anche sociale, perché migliora la qualità di vita dei cittadini. Sono tre i principali trend che concorrono a rendere nuova la mobilità: l'elettrificazione dei veicoli, la condivisione e la guida autonoma.



# A CHE PUNTO È LA SMART MOBILITY?

Elettrificazione, sharing e guida autonoma sono i tre ingredienti principali della mobilità "non tradizionale". Ecco il quadro della situazione in Italia. Il primo capitolo, che qui pubblichiamo, è dedicato allo sharing

di Marina Marzulli

## Perché mobilità condivisa?

Nel primo capitolo del nostro approfondimento sullo stato della smart mobility in Italia ci occupiamo proprio della mobilità condivisa, in particolare del car sharing. Una soluzione che parte da un semplice dato di fatto: un veicolo di proprietà viene utilizzato in media solamente per il 5-10% del tempo nel corso della sua vita utile, mentre per il restante tempo rimane fermo e inutilizzato.

## Numeri e crescita in Italia

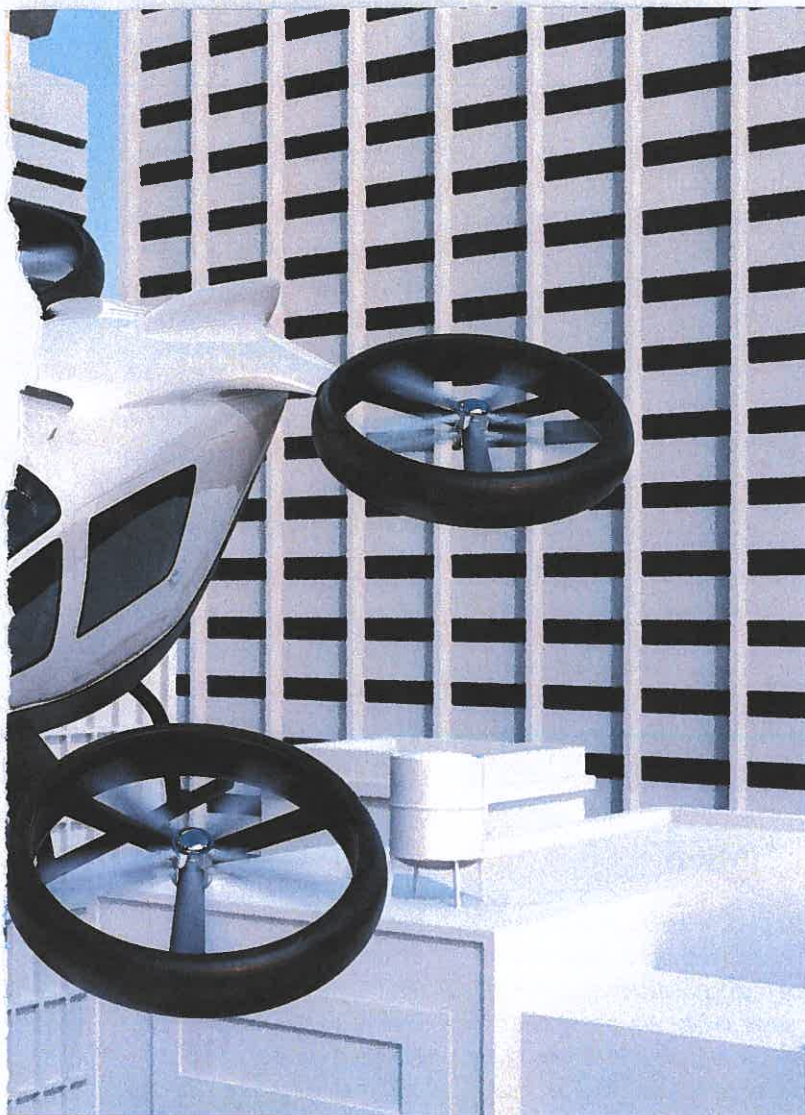
Stando al Rapporto Aniasa 2019, nel corso del 2018 in Italia sono

stati effettuati circa 12 milioni di noleggi a brevissimo termine, con 81 milioni di Km percorsi da parte di circa 1,8 milioni di iscritti. Anche secondo gli ultimi dati forniti dall'Osservatorio sulla Sharing Mobility (piattaforma lanciata nel 2015 dal Ministero dell'Ambiente e dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile e che dallo scorso anno vede anche la partecipazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti), quello della condivisione è un settore in crescita. Gli utenti della sharing mobility

(non solo car sharing, ma anche scooter sharing e carpooling aziendale ed extra-urbano) sono arrivati, secondo le stime dell'Osservatorio, a 5,2 milioni. I tragitti effettuati dalle persone utilizzando un servizio di mobilità condivisa di tipo innovativo sono stimati dall'Osservatorio nell'ordine dei 30/35 milioni, il doppio di quelli del 2015. Il tasso di crescita del numero di servizi di mobilità condivisa innovativi è del 12% all'anno, dovuta in particolare all'aumento di servizi di car sharing e scooter sharing, oltre



Luca Refrigeri



“

Ad oggi c'è un grosso gap fra Nord e Sud, solo il 5% della flotta di car sharing è al Sud. E le città in cui sono presenti oggi i servizi sono quasi esclusivamente capoluoghi di Provincia o di Regione

Luca Refrigeri, Osservatorio sulla Sharing Mobility

”

che al numero maggiore di città in cui è possibile accedere ai servizi digitali per pianificare i propri spostamenti.

Dopo le prime positive esperienze con i sistemi a postazione fissa, il boom del car sharing in Italia è arrivato nel 2013, con l'introduzione dei sistemi free floating. Come spiega **Luca Refrigeri**, data analyst presso l'Osservatorio sulla Sharing Mobility, "il car sharing a flusso libero ha portato una forte crescita della domanda e dell'offerta di auto in condivisione. Fenomeno relegato però solo alle grandi città, favorite da caratteristiche specifiche come la maggiore densità abitativa. In generale il car sharing a flusso libero richiede un ampio numero di auto ed è usato per spostamenti più brevi rispetto al car sharing a postazioni fisse, registrando numeri

in termini di noleggi giornalieri mediamente più alti".

### Differenze regionali

Dal punto di vista geografico si conferma una prevalenza del Nord, dove è disponibile quasi il 60% di tutta l'offerta della sharing mobility italiana, per un totale di 271 Comuni italiani con almeno un servizio accessibile.

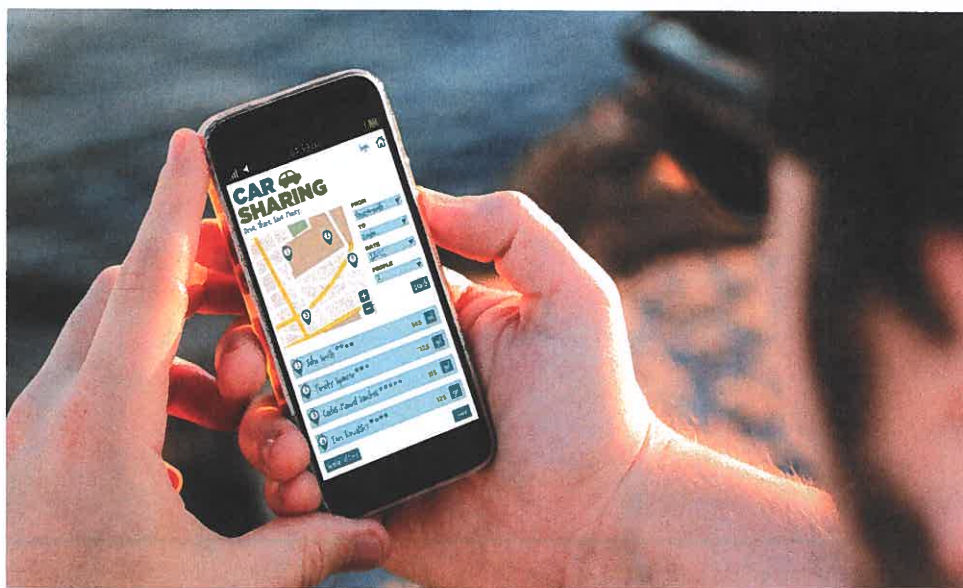
"Ad oggi c'è un grosso gap fra Nord e Sud, solo il 5% della flotta di car sharing è al Sud - prosegue Refrigeri - Bisogna considerare che le città in cui sono presenti oggi i servizi sono quasi esclusivamente capoluoghi di Provincia o di Regione, segno che alcune caratteristiche demografiche ed economico-produttive sono decisive per la sostenibilità economica dei servizi. Esistono poi esperienze

regionali, ma sono casi particolari. Ad esempio, e-Vai, in Lombardia, collegato alla rete ferroviaria, o il Car Sharing Sudtirolo, che tocca e collega tra loro anche Comuni molto piccoli".

Ma se parliamo di car sharing uno è il modello principe: Milano, che vanta ben 6 servizi di car sharing. "Milano è un esempio europeo e mondiale perché è uno dei pochi Comuni che ha adottato politiche integrate sulla mobilità: è la prima città in Italia per le metropolitane e il servizio di trasporto pubblico locale è fortissimo. Un trasporto pubblico di massa favorisce la rinuncia all'auto privata, così come l'istituzione di aree con restrizioni al traffico quali Area B e Area C". La condivisione non si ferma alle auto: "Ha anche lavorato per ridisegnare la città a favore della mobilità ciclistica, disponendo tra l'altro di un efficiente servizio di bike sharing station-based - aggiunge l'esperto - Milano è anche la città con il più alto numero di servizi di scooter sharing e una delle prime grandi città italiane che sta aprendo alla sperimentazione della micromobilità".

### Vantaggi in sostenibilità

Oltre che in termini quantitativi, il settore della mobilità condivisa



## Car sharing e trasporto pubblico

*Paradossalmente, ma neanche troppo, un servizio di sharing funziona meglio dove già funziona bene il trasporto pubblico e dove l'auto privata potrebbe non essere indispensabile per vivere. Il car sharing, infatti, non va d'accordo con gli spostamenti sistematici. Gli spostamenti casa-lavoro possono essere integrati col car sharing se abitualmente*

*sono compiuti a piedi, in bici o con i mezzi pubblici: "Ad esempio, vado al lavoro in autobus, faccio tardi a cena con i colleghi e decido di tornare con il car sharing, o con un taxi. Ma in assenza del trasporto pubblico è generalmente difficile trovare conveniente la rinuncia all'auto privata per il car sharing" commenta Luca Refrigeri.*

digitale cresce anche in termini qualitativi, in particolare osservando il fenomeno da una prospettiva di sostenibilità ambientale. Cresce infatti la percentuale di veicoli

elettrici sul totale dei veicoli a disposizione degli utenti, passando dal 27% del 2017 al 43% del 2018. "La flotta del car sharing in Italia è più elettrica e moderna e le emissioni medie di CO<sub>2</sub> per km sono inferiori del 14% rispetto a quelle del parco circolante italiano complessivo - spiega Refrigeri - Nel caso dell'inquinante NOX, la differenza arriva addirittura al 98% in meno. L'elettrificazione si sposa bene con il car sharing perché l'organizzazione dei servizi permette il superamento delle problematiche tipiche legate all'acquisto e uso dell'auto elettrica: l'utente si trova il veicolo carico e non deve preoccuparsene". Un'altra indicazione di sostenibilità è la riduzione di auto in strada parcheggiate.

"Il 10% di chi usa servizi di car sharing free floating rinuncia all'auto di proprietà, il 30% tra gli utenti di un servizio station based. Questo perché il servizio a postazioni fisse funziona in modo più simile a un noleggio e può essere prenotato, offrendo quindi la certezza di avere un'auto a disposizione per le proprie necessità".

### Il futuro dello sharing

Il mercato del car sharing è maturo o si può fare di più? "Non siamo affatto arrivati a un punto di saturazione - afferma l'esperto -: ci sono spazi per aumentare le rotazioni dei veicoli, cioè il numero di noleggi giornalieri, in media un'auto in free floating in Italia ne fa 4 in una giornata. Nuovi impulsi possono arrivare da innovative tipologie di servizio, che integrano sia il noleggio free floating sia station based (come AmiGO, il car sharing siciliano) oppure che utilizzano tecnologie come il geofencing per migliorare l'incontro tra domanda e offerta. Altro modello di business possibile è il car sharing peer to peer', nel quale il privato mette a disposizione di altri la sua auto quando non la usa". Per incrementare l'uso del car sharing serve prima di tutto arrivare a un contesto normativo più favorevole e poi sensibilizzare sulle potenzialità di questi servizi e le possibili applicazioni nei differenti contesti: "Oggi il modello più diffuso è il free floating privato, ma non tutti i territori e le città hanno la massa critica necessaria per implementarne uno" ricorda Refrigeri. Altro problema da arginare, in alcune realtà, è quello dei furti e del vandalismo, che ha portato Enjoy a chiudere la sua esperienza a Catania e all'addio di numerosi servizi di bike sharing in tutta Italia.

“

**La flotta del car sharing in Italia è più elettrica e moderna e le emissioni medie di CO<sub>2</sub> per km sono inferiori del 14% rispetto a quelle del parco circolante italiano complessivo**

Luca Refrigeri, Osservatorio sulla Sharing Mobility

”



le auto, nel caso della Citroën C-Zero si parte da 18 centesimi al minuto la prima ora (20 per la Renault Zoe), che scendono a 7 centesimi dalla seconda ora (9 se si sceglie l'elettrica di Renault). Solo un centesimo, poi, dalla nona ora. Un giorno intero con la C-Zero costa 49,40 euro. Prezzi leggermente più alti per i veicoli commerciali. "Vogliamo realizzare isole di mobilità che inglobino vari mezzi elettrici: oltre alle auto, anche bici e monopattini, per offrire più alternative. Una sorta di parcheggio di scambio" spiega **Antonio Campione**, ideatore e amministratore unico di Adduma Car. Riflettori puntati sul corporate car sharing e anche sul Rent a car, con punti a Catania, Torino, Verona e Pisa.

### Corrente

Il progetto di Corrente è giovane, ma in continua crescita. "Dopo pochi mesi dal debutto a Bologna, abbiamo raggiunto l'aeroporto internazionale Guglielmo Marconi, consentendo ai nostri clienti di chiudere o iniziare il noleggio al parcheggio P4 - afferma **Giuseppina Gualtieri**, presidente e amministratore delegato di Tper - Poi siamo sbarcati nel vicino Comune di Casalecchio di Reno, abbiamo allargato ancora

# COME TI CONDIVIDO

Un altro anno di successo per i servizi di car sharing, una formula che si intreccia anche con l'utilizzo Business. Ecco i progetti dei principali player

Il 2019 è stato un altro anno importante per lo sviluppo del car sharing, con numeri destinati a crescere rispetto a quelli lusinghieri del 2018: già lo scorso anno, secondo l'ultimo Rapporto Aniasa, in Italia sono stati effettuati circa 12 milioni di noleggi, con 81 milioni di Km percorsi da parte di circa 1,8 milioni

di iscritti. E quest'anno? In attesa di avere risultati complessivi aggiornati, vi raccontiamo i progetti dei vari player.

### Adduma Car

L'azienda siciliana, promotrice della mobilità sostenibile, punta su un car sharing elettrico low-cost. Per quanto riguarda

l'area di copertura e siamo arrivati a Ferrara, consentendo di aprire il noleggio in una città e terminarlo in un'altra". Per i Mobility Manager delle grandi e medie aziende e per i piccoli imprenditori, adesso l'app di Corrente consente di creare anche un profilo Business.

### Share Now

Nei primi mesi del 2020 la nuova realtà, nata dalla fusione di car2go e DriveNow, sarà operativa. "Abbiamo lanciato la nuova app Share Now, risultante dal rebrand di Car2go - annuncia **Andrea Leverano**,

regional operations director South West di Share Now - Ad inizio 2020, migreremo la flotta e i clienti DriveNow sull'app rinnovata, così il nuovo brand sarà ufficialmente live". Focus sul green.

"Attualmente la nostra società gestisce oltre 3.200 veicoli elettrici in 16 città europee, tra cui 4 location con flotte 100% elettriche. Dunque, già oggi il 20% del nostro parco è composto da auto a zero emissioni. Considerando che solo l'1,3% delle vetture immatricolate in Europa nel 2018 è elettrico (0,3% in Italia), Share Now può essere considerato un modello per la mobilità sostenibile. In Italia offriamo, attualmente, 20 BMW i3 elettriche a Milano, ma il nostro intento è quello di elettrificare la flotta nel corso dei prossimi anni, sia aumentando il numero di auto elettriche nel capoluogo lombardo, sia portandole per la prima volta anche nelle altre città italiane (Roma, Firenze e Torino)".

## Enjoy

La mission di Enjoy è trasformare l'attuale utilizzo del car sharing da "tattico" a "strutturale". "Vorremmo che il car sharing diventasse uno dei servizi di mobilità alternativa, sostitutivi dell'auto

# L'AUTO

privata, nelle città medio-grandi - fanno sapere dall'azienda - Altri due obiettivi di Enjoy, sono decongestionare il traffico e migliorare la qualità della vita di chi vive e lavora in città". Al momento del lancio di Enjoy, nel dicembre del 2013, il car sharing era ancora agli inizi: la sfida era quella di avviare una trasformazione delle abitudini di mobilità urbana.

Sono passati sei anni, ma il settore è ancora giovane, stimolante e in crescita: "Per Enjoy è importante continuare a far aumentare gli iscritti e soprattutto la frequenza dell'utilizzo delle auto".

## Ubeeqo

"Abbiamo incrementato la flotta del 10%, con l'inserimento di nuovi modelli di auto, tra cui le Renault Captur Sport benzina e la nuova Polo a benzina nella categoria medium, veicoli che si distinguono per i consumi ridotti e le emissioni limitate, in linea con le scelte di sostenibilità ambientale di Ubeeqo e di Europcar Mobility Group, nel rispetto del bando del Comune di Milano - afferma **Marco Meloni**, head of urban mobility di Europcar Mobility Group Italy - Abbiamo introdotto questi modelli con l'obiettivo di offrire un ampio mix di veicoli performanti, per le esigenze dei nostri clienti.

Proprio con le nuove Polo, abbiamo dato inizio al processo di rebranding, che prevede la customizzazione delle auto con il nuovo logo e claim di Ubeeqo, con l'obiettivo di rendere più immediato per il cliente il concetto di round trip car sharing, alla base del nostro brand".

## YUKO

Due le modalità: station based con "YUKO One" e free floating con "YUKO Way". Si lavora molto sul fronte aziendale, per rispondere alla crescente necessità di flessibilità nel campo della mobilità. "Riteniamo che ci sia un elevato potenziale inespresso proprio nelle company, che, attraverso soluzioni di auto condivise, potranno ridurre i costi di possesso del parco auto" spiegano dalla società. L'impatto ambientale è ridotto e si afferma forte la responsabilità sociale. I progetti green, però, non si fermano. "Aggiorniamo la flotta con costanza, andando ad offrire ai nostri clienti i migliori prodotti in gamma Toyota/Lexus. Nella seconda metà del 2020 rinvieremo tutta la flotta delle Current Generation Yaris, con la nuovissima Yaris 2020. I benefici green saranno immediati, visti gli eccezionali risultati di consumi ed emissioni che la nuova vettura sarà in grado di raggiungere".

## SHARING ELETTRICO

*La diffusione della mobilità elettrica in Italia passa anche attraverso il car sharing. Il fenomeno sta prendendo piede non solo al Nord. Sono diversi, infatti, i servizi di car sharing elettrico lungo lo stivale. Dalla Sicilia alla Puglia, fino all'Emilia Romagna e al Piemonte. Palermo (AmiGO), Latina (Eppy), Bergamo (Muoviti Controcorrente - Car Sharing Bergamo by Lozza), Torino (Bluetorino), Arezzo (Car Sharing Arezzo),*

*Genova (Genova Car Sharing), Cagliari (Playcar), Bolzano, Bressanone, Merano, Brunico, Riva del Garda, Rovereto e Trento (Car Sharing Südtirol Alto Adige) sono le città che propongono il car sharing elettrico, ma anche Padova offre veicoli a zero emissioni in condivisione. E poi ci sono E-Vai (che include tutta la Lombardia) e 4USMobile (il servizio di car sharing elettrico a flusso libero nella "Metropoli Diffusa del Basso Salento").*

