

Auto & Mobilità aziendale

Rapporti

Il Sole 24 ORE

11/10

2023

Nelle flotte è arrivata la «sindrome cinese»

Scenari. L'elettrificazione e l'avanzata delle case del paese asiatico rivoluzionano il mercato Italia in affanno sulla diffusione delle e-car

Mario Gianfranco

Auto elettriche e sindrome cinese: sono questi i due cardini sui quali è incrinata l'automobile 4.0, quella sostenibile (secondo i diktat della Ue), dove i player non sono più solo quelli tradizionali, ma i nuovi brand cinesi, fortissimi nella tecnologia ma che, al momento, nella «catena alimentare» dell'immagine di marca sono appena sopra il piancton.

E poi, c'è il caso Tesla. La casa del «divino» Elon Musk - spinta da un ecosistema di ricarica unico al mondo, da tecnologia di buon livello e da una politica di grandi sconti - riesce a conquistare quote di mercato con le sue auto dal design discutibile ma delle feature tecniche perfettamente adeguate alla rivoluzione elettrica. Non a caso, la sgraziata Model Y, è l'auto più venduta in Europa, seguita però da una terzina dal superbo rapporto qualità-prezzo: la Dacia Sandero.

Un segno dei tempi: della transizione in atto e di un mondo che si divide tra aspiranti che con l'auto a ioni di litio credono di salvare il mondo dalla CO₂ e quelli che per lavoro, o per voglia di libertà, si comprano l'utilitaria franco-rubina e vivono felici.

Le flette? Nell'ambito aziendale le dinamiche non sono diverse, ma con qualche complicazione in più. Una fra tutte è la scollatura tra domanda e offerta: le case continuano a lanciare modelli full electric (dei quali solo in pochi casi ci sono o ci saranno versioni ibride o plug-in). E questo perché i costruttori pensano al marketing della sostenibilità e alle multe europee e sono proiettati al futuro dell'Ice (Internal combustion engines) ban del 2035, la messa al bando delle auto termiche.

Al contrario, i player del mondo delle flotte di noleggio, che assorbono gran parte della domanda di phev (plug-in hybrid electric vehicle) e full hybrid (e in molti casi hanno bisogno del vecchio vitupereato diesel) si trovano in una situazione dove la loro domanda di auto tradizionali o elettrificate non sarà più soddisfatta e dovranno affrontare una svolta verso l'elettrico puro ancora non del tutto praticabile per limiti infrastrutturali e di propensione dei driver e utilizzatori a utilizzare auto elettrica.

Secondo lo Smart mobility report 2023 del Politecnico di Milano, redatto anche con contributo di Ga-

sGas, tra le barriere che rallentano la diffusione di auto elettriche, c'è la carenza di capillarità sul territorio di punti di ricarica. Lo studio pone l'accento anche sul posizionamento delle infrastrutture di ricarica, che dovrebbe svilupparsi maggiormente nei punti di interesse come centri commerciali, oltre che sulla rete autostradale.

Da una parte ci sono difficoltà oggettive, ma dall'altro ci sono in Italia (fanalino di coda europeo nella diffusione di e-car) anche limiti culturali e di corretta informazione. Infatti tra i motivi della lentezza, secondo i curatori del report, c'è sicuramente una resistenza culturale al cambiamento che il più delle volte si basa su preconcetti nell'utilizzo delle bev (battery electric vehicle) sulla questione dell'autonomia.

Per lo Smart mobility report 2023, nell'ultimo anno i Paesi europei con il numero maggiore di immatricolazioni di auto elettriche sono stati Germania (27% sul totale delle immatricolazioni), Regno Unito (23%) e Francia (22%). In termini di market share, invece, i Paesi che registrano una maggiore penetrazione dell'elettrico sono stati Norvegia (89%), Svezia (56%) e Danimarca (39%). Tutti mercati sostenuti da meccanismi di incentivazione forti. L'Italia resta sotto la media europea con una distribuzione interna delle immatricolazioni disomogenea anche fra le regioni. Con Lombardia, Trentino-Alto Adige, Toscana e Lazio che registrano il numero maggiore di immatricolazioni.

L'Italia, e questo si riflette anche sul mercato flotte, non è tra i Paesi electric friendly e la quota di Bev è plafonata intorno al 4%, mentre i dati di Jato Dynamics relativi ad agosto indicano un vero e proprio boom in Europa con un raddoppio dei volumi (+102%) per un totale di quasi 200 mila bev (electric vehicle) e una quota del 23%. Guida la Germania (+17%) che rappresenta il 44% della domanda totale europea. Tra i brand in forte crescita c'è Tesla (con molte unità made in China) ed MG, inglese di nome, cinese di fatto. A questo punto c'è da capire se, con una Germania che ha rinnovato gli incentivi, lo sviluppo del mercato continuerà e se l'Italia, soprattutto quella delle flotte, accelererà il passo della transizione verso l'«auto a pila», soprattutto quelle di passaporto cinese che conquistano un ruolo crescente tra gli operatori Nlt (noleggio a lungo termine).

TERZA GENERAZIONE
Volkswagen ha rinnovato un classico delle flotte aziendali: il suv Tiguan che ora è proposto anche con motorizzazioni ibride plug-in, che arrivano a offrire fino a 100 km di autonomia in elettrico



Tecnologia/1
L'evoluzione della specie: da costruttori a fornitori di servizi per la mobilità —p. 3

Tecnologia/2
Nasce un nuovo ecosistema con mezzi complementari e integrati all'auto —p. 7



E-car dalla Cina alla Francia. In alto la Byd Seal su, inedito crossover elettrico della casa cinese con autonomie fino a 500 Km. Sotto, la Renault Scenic E-Tech Electric con due tagli di batteria, da 60 kWh e 71 kWh, per percorrenze di 420 e 620 km

Nel noleggio a lungo termine ibride plug-in ma anche diesel

Immatricolazioni
I dati Aniasa

Pier Luigi del Viscovo

«**H**o la sensazione, non dispendono ancora di dati ufficiali, che la raccolta ordini nel noleggio a lungo termine stia rallentando». La minaccia che già da mesi i concessionari lamentano nel mercato retail potrebbe interessare anche la domanda business per Alberto Viano, presidente di Aniasa, l'associazione dei noleggiatori, ma anche deputy country manager di Ad/LeasePlan, che tiene però a specificare che la crescita non è in discussione: «Oggi stiamo crescendo molto e certamente non ci fermeremo, ma non penso che reggeremo questo passo nei prossimi mesi e l'anno prossimo. C'è in vista una recessione, a causa dell'economia tedesca e della politica monetaria della Bce che fanno rallentare gli investimenti specie nel manifatturiero».

In effetti a guardare i numeri il noleggio a lungo termine (Nlt) non è mai stato così in spolvero. Nel periodo gennaio-agosto ha immatricolato 266 mila macchine, il 40% più del 2022 pari periodo e quasi quante nel

l'intero 2019. Con la differenza che se prima del Covid quei volumi rappresentavano il 5% del mercato adesso siamo al 25: un'auto su quattro è a lungo termine. Ma con tempi di consegna a 200 giorni quando sono state ordinate queste macchine? Scavando nei dati, si conferma il ruolo essenziale del noleggio, incluso il rent-a-car, nella diffusione di auto a basse emissioni, elettriche e ibride plug-in. La loro quota nel canale è vicina al 30% laddove nel resto del mercato non arriva al 7. In pratica, il 44% di esse è immatricolato a uso noleggio. Il fenomeno è determinato soprattutto dalle aziende che spingono i propri manager a salire sulle auto ibride plug-in, di cui il 55% è immatricolato a uso noleggio. Sebbene consumino tanto per il peso delle batterie, fanno apparire le car-pooly sequestrano

so gli standard ambientali. Dall'altro lato, il noleggio immatricola diesel per il 4%, mentre il resto del mercato si ferma al 17. Ovviamente nelle quote sono incluse le vetture diesel ibride, che sotto il cofano hanno comunque un motore termico.

Uscendo dalle statistiche e guardando avanti, il comparto flotte è alle prese con l'aumento della tecnologia digitale nelle auto attraverso la connettività. I bellissimi servizi a cui si può accedere devono fare i conti con una parola: privacy. Infatti tutto si regge sui dati che il driver genera usando la macchina e a cui il sistema risponde con servizi di ogni tipo, dall'assistenza al soccorso alla pubblicità per un caffè. Questi dati si possono dividere in due grandi categorie, come guida e dove vado, che portano con sé sensibilità e interessi diversi. Lo stile di guida, che include come sto e cosa faccio «mentre» guidando, è molto importante per i costruttori e per le assicurazioni, che possono determinare il profilo di rischio. Però in caso di sinistro il driver si scopre piuttosto geloso dei suoi dati, soprattutto se ha torto. Il tragitto è molto sensibile per il guidatore, che potrebbe voler tenere per sé luoghi o orari, per ragioni anche intuibili. Quali dati rendere disponibili a chi è il busillis.

Il comparto flotte è alle prese con l'aumento della tecnologia digitale nelle auto attraverso la connettività

L'analisi

ACCANIMENTO DEL FISCO SULL'AUTO AZIENDALE

di Gian Primo Quagliano

Nel 2022, secondo l'Unrae, la quota delle auto aziendali sulle immatricolazioni di autovetture in Italia è stata del 41,7%, in proprietà o in noleggio a lungo termine. In Germania è stata del 64,1%, in Francia del 54,6% e in Spagna del 55%. Essere ultima nella graduatoria per impiego di auto aziendali tra i grandi paesi della Ue è, per l'Italia, un indicatore di inefficienza del suo sistema produttivo e ciò perché le auto aziendali sono diventate, non solo uno strumento di lavoro fondamentale per moltissime aziende, ma anche una soluzione per offrire a una parte importante dei lavoratori di un'azienda un pacchetto retributivo rispondente agli standard dei nostri principali concorrenti in Europa. La ragione che ha determinato questa situazione è ben nota agli addetti ai lavori. Si tratta dell'accanimento del nostro sistema fiscale contro l'auto aziendale. La storia ha origini antiche in quanto inizia nel secolo scorso con la brillante idea di chi allora governava di chiedere all'Unione europea, che già regolamentava la materia, di poter avere una deroga alla normativa comunitaria per esentare l'Italia dal riconoscere la detraibilità dell'Iva sugli acquisti di auto aziendali. La deroga viene concessa nel 1979.

Ha durata limitata, ma è sistematicamente rinnovata a ogni scadenza finché un brutto giorno (per il Fisco) un'azienda italiana, la Stradafalci, dopo aver visto respinte le sue istanze di rimborso dell'Iva pagata sull'auto dall'Agenzia delle Entrate, adisce la Commissione Tributaria di Trento. La vertenza arriva alla Corte di Giustizia europea che stabilisce che la deroga al diritto di detrazione dell'Iva su veicoli aziendali e spese annesse non è ammissibile in quanto in contrasto con l'articolo 17 n. 7 della sesta direttiva Iva 77/388/Cee. La pubblicazione della sentenza della Corte è prevista per giovedì 14 settembre 2023, ma «Il Sole 24 Ore» ne viene a conoscenza in anticipo e pubblica i contenuti l'11 settembre in una memorabile edizione del lunedì unitamente a uno studio del Centro Studi Promotor che stima in dieci miliardi l'onere per le casse dello Stato già maturato per effetto della parziale retroattività della sentenza. La pubblicazione ha l'effetto di una bomba e nei palazzi italiani del potere ci si mette subito all'opera, ma non per reperire i fondi per risarcire gli operatori ingiustamente danneggiati, ma per trovare una nuova formula per proporre un'altra deroga «temporanea» alla normativa Ue riconoscendo una detraibilità del 40%.

— Continua a pagina 9

Oltre la carta carburante: le soluzioni di ricarica per le e-car aziendali

**Il nodo della gestione
Formule diverse**

Giulia Paganoni

La transizione energetica porta con sé un cambiamento radicale anche nelle flotte, costringendo i fleet manager ad orientarsi in questo nuovo ambito ricco di opportunità ma anche di problemi, soprattutto nella prima fase di adozione.

Partiamo da un'evidenza oggettiva: il settore del noleggio veicoli ha immatricolato nei primi sei mesi dell'anno 308.950 veicoli, il 33% dei totali nuovi messi sulle strade italiane. Un veicolo nuovo su 3 è a noleggio, per una crescita del 47% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Si tratta di uno sviluppo deciso sempre più all'insegna della mobilità sostenibile, con il 34% dei veicoli elettrici nazionali e ben il 63% di quelli ibridi plug-in (Phev) immatricolati a noleggio. Il nuovo aumento dei volumi registrato dal settore riguarda non solo i nuovi "innesti" nel parco, ma anche la consistenza complessiva della flotta dei veicoli a noleggio circolanti in Italia che ha toccato la cifra record di un milione e 300mila unità. Di questi 1.197.000 sono noleggiati a lungo termine da aziende, pubbliche amministrazioni e privati (con partita IVA o solo codice fiscale) e 135mila presi in locazione a breve termine per esigenze turistiche o di business.

Un trend, quello dell'aumento

della mobilità elettrica nelle flotte, che passa da un'elevata diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. L'occasione per spingere su questo acceleratore è offerta dalla imminente Legge di Bilancio che, riprendendo anche quanto previsto dalla Legge Delega fiscale, potrebbe finalmente alleggerire la pressione tributaria sulla mobilità delle aziende italiane, aumentando il livello di deducibilità dei costi connessi alle auto a bassissime o zero emissioni. Un risultato, atteso da anni, che porrebbe le imprese nazionali sullo stesso livello delle loro competitor europee, azzerando il gap sofferto su questa importante voce di costo.

Nonostante la diffusione di auto con nuove forme di alimentazioni, è evidente che i fleet manager devono affrontare importanti questioni che abbiamo condiviso con Pietro Teofilatto, Direttore area fisco ed economia di ANIASA, l'Associazione che in Confindustria rappresenta i servizi di mobilità. In primis la carta carburante, un must per il settore, che ora sembra ormai obsoleta. «Il problema è all'ordine del giorno. In risposta a un recente interpellato, per l'Agenzia delle Entrate la ricarica di energia elettrica di

un'auto in uso promiscuo al dipendente effettuata presso l'utenza domestica non rientra nella disciplina del fringe benefit, ma costituisce un rimborso di spese sostenuto dal lavoratore. Per la prima volta gli Uffici qualificano tali rimborsi come reddito di lavoro dipendente da assoggettare a tassazione». Una normativa che pare penalizzare la diffusione della mobilità elettrica: la fuel card consente infatti la copertura completa delle spese di rifornimento, mentre il contratto per la ricarica dei veicoli elettrici risulta invece utilizzabile solo in ambito pubblico e non domestico. Inoltre, la presenza di numerosi abbonamenti porta ad un problema di scelta. «Dalle nostre esperienze - dice nei contatti istituzionali questi sono gli aspetti che fleet e mobility manager devono curare con particolare attenzione. Per facilitare la scelta si stanno diffondendo offerte di un unico abbonamento, in pratica tramite un'esclusiva app si accede a un circuito di pagamento con una piattaforma di servizi di ricarica in continua evoluzione».

A volte l'operazione della ricarica può non essere immediata. Occorre essere già registrati su una piattaforma e disporre di un'app sullo smartphone o di una tessera

compatibile con la stazione di ricarica. La risposta è il nuovo standard *Plug & Charge* che definisce un'interfaccia di comunicazione tra auto e rete elettrica. È un esempio di digitalizzazione dell'automotive: si attacca il cavo alla colonnina, il sistema riconosce l'auto e l'utente ad essa associato, parte la ricarica ed il pagamento avviene in automatico e, nel caso di utilizzo della carta aziendale, ecco servito metodo che sorpassa la carta carburante.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mappe e colonnine. La geolocalizzazione delle stazioni di ricarica (nella foto il sistema di una VW ID.3) è un elemento fondamentale per gestire l'auto elettrica



Abbonamenti e non solo. Per ricaricare le vetture elettriche ci sono gli abbonamenti che aiutano a risparmiare, ma è comodo anche il sistema plug and charge



Peso:29%

Il noleggio a lungo termine sale al 25% delle immatricolazioni

Flotte. L'Nlt svolge un ruolo chiave nella diffusione di veicoli a basse o zero emissioni allo scarico. In forte sviluppo anche il canale dei privati

Vincenzo Conte

Cambia la mobilità degli italiani, con il noleggio a lungo termine in forte crescita e le flotte aziendali che si confermano l'incubatore ideale di esperienze e best practice che poi si diffondono anche nel mercato dei privati. Che le aziende italiane siano in una fase di profondo cambiamento nel modo di progettare, organizzare e gestire la mobilità dei dipendenti lo conferma anche l'edizione 2023 del Barometro delle Flotte Aziendali (indagine condotta dall'Arval Mobility Observatory), da cui emerge che le flotte continuano il loro sviluppo, mentre la transizione energetica è in corso, la connettività si diffonde e supporta sostenibilità e sicurezza, le opzioni di mobilità aumentano e l'offerta di veicoli si arricchisce grazie alla presenza di nuovi costruttori.

Il 95% dei fleet manager italiani intervistati crede che il proprio parco veicoli rimarrà stabile o aumenterà nei prossimi tre anni. Tra le ragioni della futura espansione della flotta, la crescita del business e lo sviluppo di nuove attività rimane la prima e più importante (85%, in netto aumento rispetto allo scorso an-

no); al secondo posto si colloca l'intenzione di trattenere e attrarre talenti (44% contro il 24% del 2022) e al terzo la previsione di proporre veicoli aziendali anche ai dipendenti che non ne avrebbero diritto (22%). Tra le sfide più importanti che le aziende dichiarano di dover affrontare c'è sicuramente il processo di transizione energetica. A questo proposito è LeasePlan, con il suo Indice di preparazione ai veicoli elettrici, a fornire un quadro aggiornato della situazione a livello italiano ed europeo. Secondo quanto emerge dallo studio, l'Europa è più pronta che mai per la transizione alla mobilità elettrica, con miglioramenti significativi nella preparazione ai veicoli elettrici in tutto il continente, ma l'Italia è in controtendenza. Dei parametri considerati nello studio, infatti, rispetto allo scorso anno l'Italia migliora considerevolmente nell'infrastruttura di ricarica mentre presenta dei limiti sia per la maturità del mercato verso l'elettrico, sia sul Total Cost of Ownership.

Continua a viaggiare a gonfie vele il noleggio a lungo termine (Nlt), che, in un mercato asfittico, guadagna quote e si conferma come una soluzione in rampa di lancio, che può contare su uno zoccolo duro di

clienti nel mondo della mobilità aziendale. Nei primi sei mesi del 2023, secondo Aniasa (l'associazione delle società di noleggio), il settore ha registrato una decisa crescita (+47% di immatricolazioni, con una flotta circolante che ha superato 1 milione e 300mila veicoli) e giunge a rappresentare il 25% dell'intero volume di immatricolazioni sviluppate in Italia. Il noleggio conferma inoltre di avere un ruolo chiave nella diffusione di veicoli a basse o zero emissioni allo scarico. Le prospettive sono dunque rosee, anche alla luce dei primi positivi segnali che giungono dal governo sulla questione fiscale. Le imprese italiane

attendono infatti un alleggerimento del peso fiscale sui costi di mobilità, che continuano a penalizzarle rispetto ai diretti competitor di altri Paesi europei. Il noleggio cresce molto anche nel canale dei privati, con e senza partita Iva, che ad oggi hanno raggiunto le 163mila unità. Non sempre, però, i privati che scoprono il mondo del noleggio sono in grado di valutare adeguatamente i servizi offerti. Una rilevazione di Amina, l'associazione dei broker di noleggio italiani, mette infatti in evidenza che solo un terzo degli ita-

liani valuta come almeno sufficiente la sua conoscenza del servizio di noleggio a lungo termine, mentre i restanti due terzi confessano di non conoscerlo per nulla o di conoscerlo poco. Oggi però di noleggio si parla sempre più spesso e questo di certo aiuterà gli utenti ad apprezzare un mondo di servizi che, in un momento come quello che stiamo vivendo, possono essere di grande aiuto per affrontare le incertezze del futuro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

95% **IL SONDAGGIO**
Il 95% dei fleet manager italiani intervistati crede che il proprio parco veicoli rimarrà stabile o aumenterà nei prossimi tre anni

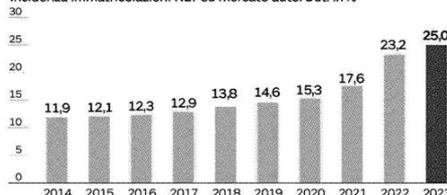
Le prospettive sono rosee, anche alla luce dei primi positivi segnali che arrivano dal governo sulla questione fiscale



Colonnine. Cresce la diffusione in Italia delle infrastrutture di ricarica per l'elettrico

Il noleggio a lungo termine (Nlt) in Italia

Incidenza immatricolazioni NLT su mercato auto. Dati in %



Fonte: Thomson Reuters



Peso: 34%