

# Flotte, stretta del Fisco sulle auto aziendali

**Lo scenario.** La legge di Bilancio potrebbe introdurre un regime agevolato per elettriche e ibride plug-in, penalizzando le vetture termiche

**Pier Luigi del Visco**

Un'altra bella frenata al mercato auto e un'ulteriore strizzata fiscale a imprese e assegnatari di company car. È questa la sintesi e la cifra della politica economica sulle auto aziendali prevista nella Finanziaria in esame. Per chi voglia verificare tale conclusione, ecco i fatti e gli impatti prevedibili. Il Ddl Bilancio, all'articolo 7, prevede di tassare le auto aziendali, per la parte di uso privato che dunque costituisce un reddito in natura per il dipendente, in base all'alimentazione del motore, distinguendo tra full electric, ibride plug-in e termiche, con queste ultime che includono sia le ibride senza spina che quelle a metano/Gpl. Oggi il parametro sono le emissioni di CO<sub>2</sub>, la cui diminuzione era all'origine delle norme green che adesso evidentemente hanno una bussola diversa: spingere le auto elettriche. Un altro schiaffo alla neutralità tecnologica, che a parole questo Governo dichiara di perseguire. C'è dell'altro.

## La revisione dei coefficienti

I coefficienti usati per calcolare il valore del prelievo vengono rivisti, tassando meno le auto elettriche, le plug-in e le termiche grandi (circa il 15% delle scelte delle aziende) e molto più le altre, il grosso delle company car. Le stime di Aniasa, l'associazione dei noleggiatori, sono impietose. Chi dovesse scegliere auto con emissioni di CO<sub>2</sub> oltre 190 gr/km (ossia quelle più grandi, destinate ai top manager)

avrebbe un risparmio di 700 euro per sé e altri 400 di contributi Inps per l'azienda. Sì, letto bene, chi emette di più paga di meno, oltre 1.100 euro all'anno di meno. Si tratta del 2% delle vetture, ma come si dice? Ciò che conta è il pensiero. Gli altri dirigenti, quelli con auto comprese tra 160 e 190 gr/km, pagherebbero poco di più, sopra i 100 euro loro e appena sotto l'azienda: 200 euro in totale. A ricevere l'attenzione maggiore sono quelli che viaggiano su macchine comprese tra 60 e 160 gr/km, cioè la stragrande maggioranza degli assegnatari, quelli che davvero macinano decine di chilometri per lavoro e magari sono quadri e impiegati. Il gesto previsto per loro dal Governo vale 1.000 euro di maggior prelievo più altri 600 quasi per l'azienda.

## La scelta della vettura

Accanimento? No, suggerimento, perché la via d'uscita è lì, basta coglierla. Scelgano un'ibrida plug-in e le ritenute diminuiranno di oltre 200 euro e per loro e 100 per l'impresa: sì, non sono cifre speculari all'aggravio, ma perché cavillare? Ancora meglio se passassero a una full electric: meno 600 e meno 360 rispettivamente. Dunque, dove sta il problema? Il problema è che andare in giro in cerca di colonnine non rientra nella job description degli assegnatari di company car né di 97 italiani ogni cento. Far finta di non capire questa semplice verità che i clienti stanno segnalando è veramente difficile da digerire. Va bene, ma con le plug-in non c'è questo problema. Vero, ce n'è un al-

tro, ancora maggiore. Negli ultimi anni le flotte sono state il maggior acquirente di queste motorizzazioni, che senza imporre soste forzate per ricaricare consentono di dichiarare nel company profile una dimensione green che tanto piace agli analisti, quelli che una volta pensavano alla redditività. Peccato che i manager che hanno optato per questa soluzione abbiano poi scoperto che i consumi sono quelli di un jet, dovendo trasportare alcuni quintali di batterie.

## Gli effetti

Fin qui la norma, ancora da approvare. Quali sarebbero gli effetti? A livello politico, probabilmente si tratta di una bandierina green da sventolare con Bruxelles quando si discuterà dei soldi veri della Finanziaria. Nel mercato, invece, ci sarebbe un ulteriore stop all'immatricolazione di nuove auto. Va da sé che solo una sparuta minoranza aderirà all'incentivo a mettersi a cercare colonnine e consumare lunghi caffè americani. Per gli altri non resta che continuare a girare con l'auto che hanno, spostando in avanti la sua sostituzione. Pertanto, il segmento che in Italia conta una targa su quattro e anche di valore superiore alla media dei privati rallenterebbe le immatricolazioni. Per gli operatori non c'è alcun problema, visto che non fatturano macchine ma servizi e nei prolungamenti sono sempre riusciti a portare a casa più soldi di quelli previsti nei contratti originari. No, questo provvedimento penalizzerebbe solo chi le macchine le fabbrica, ossia

gli operai. Aniasa stima 80 mila auto in meno nel 2025, pari al 5% del mercato auto totale.

Purtroppo c'è una verità evidente, che anche gli esponenti del Governo e della sua maggioranza conoscono bene, che però fatica a entrare nella produzione legislativa: la mobilità elettrica si può scegliere, sì, ma non si può imporre per legge.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## ALTERNATIVA

Renault Symbioz si candida a far carriera nelle flotte aziendali. Derivata dalla Captur è lunga 4,413 metri e offre un buon compromesso tra spazio a bordo, bassi consumi grazie al powertrain ibrido e agilità in città



Peso: 44%

Sezione: ANIASA



**Suv ogni esigenza.**  
In alto la Mercedes GLE Coupé che vanta un turbodiesel ibrido plug-in dai bassi consumi.  
Al centro Volkswagen Tayron, suv a 7 posti offerto anche con power-train plug-in.  
Qui a sinistra Alfa Romeo Junior: mild hybrid oppure 100% elettrica



Peso: 44%

# Per il noleggio a lungo termine si teme un calo delle immatricolazioni

**Lo scenario.** Il nuovo regime fiscale previsto dalla legge di bilancio potrebbe spingere le aziende verso una proroga generalizzata dei contratti già in essere

Pagina a cura di

**Alberto De Pasquale**

Il noleggio chiude il 2024 con flotta e fatturato in crescita, ma anche con un evidente calo delle immatricolazioni (soprattutto per le passenger car). Adesso però, con la nuova tassazione dei fringe benefit dell'auto aziendale prevista dalla Legge di Bilancio che potrebbe spingere alla proroga generalizzata dei contratti già in essere, si rischia una nuova flessione delle immatricolazioni anche per il prossimo anno, stimata del 30% per il noleggio a lungo termine. Ecco perché gli operatori del settore prevedono per il 2025 un'annata simile a quella appena trascorsa, o su livelli perfino inferiori, se le novità fiscali in discussione dovessero essere confermate.

Il 2024 ha segnato la ripresa del noleggio a breve termine, tornato a crescere per la prima volta dalla pandemia, anche se con una spinta concentrata soprattutto nei primi mesi dell'anno. Secondo i dati Unrae, da gennaio a novembre il breve termine ha fatto registrare immatricolazioni in crescita di oltre il 25% su base annua, mentre per il noleggio a lungo termine sono diminuite del 19% rispetto agli stessi undici mesi del 2023 (passando da 361 mila a 292 mila).

La speranza ora è che il mercato

possa almeno mantenersi su questi livelli, anche perché risulta irrealistico pensare di ripetere i numeri del 2023, passato alla storia come un'annata record, in particolare per il noleggio a lungo termine. Lo scorso anno si erano create condizioni oggettivamente eccezionali, complice una forte concentrazione di un portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne tra 2021 e 2022, a causa della crisi dei semiconduttori. Per fare confronti tra quest'anno e il precedente bisogna quindi ricordare queste dinamiche. Nonostante la flessione delle immatricolazioni, la flotta del noleggio è comunque in espansione e sta raggiungendo quota 1,3 milioni di unità. «La flotta è in crescita e se aumenta la flotta aumenta anche il fatturato delle nostre associate. Il settore in sé non è in contrazione – spiega Alberto Viano, presidente di Aniasa, l'associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità in Confindustria –. Osserviamo anche un aumento della durata dei contratti, che dai classici 36 mesi e 90 mila chilometri si stanno riposizionando sempre più su 48 mesi e 120 mila chilometri».

L'incognita sulle immatricolazioni, in ogni caso, rimane. «È chiaro che avere 500 mila immatricolazioni ci farebbe piacere, ma non si tratta dell'unico indicatore da valutare», dice

Viano. Così come resta qualche inquietudine sul recente taglio al Fondo Automotive. «È arrivato in maniera molto inattesa. Noi noleggiatori non siamo tra i soggetti più impattati, però sicuramente preoccupa perché esprime un segnale di scarsa attenzione al settore automotive. Così come ci ha colti di sorpresa anche la proposta di rivedere la tassazione in capo ai dipendenti, perché rischia di produrre un effetto fiscale regressivo, aggredendo il middle management».

Nel 2024 si è assistito a una graduale crescita del livello di gradimento delle aziende per i servizi di noleggio a lungo termine, come emerso dalla survey "Noleggio e Qualità" dell'Osservatorio Top Thousand. Tra i servizi che quest'anno hanno confermato un elevato livello di gradimento, anche al confronto con il pre-pandemia, ci sono la relazione commerciale, l'amministrazione, l'area informatica e il servizio clienti. Da migliorare, invece, consulenza e capacità di coinvolgere nel lancio dei nuovi modelli auto, convegni e workshop.

Il 2025 sarà fitto di eventi per la mobilità aziendale. Ecco alcuni appuntamenti fino a metà anno: a marzo torna a Milano Fleet Manager Academy, giornata di approfondimento e formazione per gli operatori del settore. A maggio, invece, ri-

flettori puntati su Company Car Drive, una due giorni di test drive all'Autodromo di Monza; nello stesso mese, l'aftermarket si dà appuntamento a Bologna, per la trentesima edizione della rassegna internazionale Autopromotec.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PAROLA CHIAVE

**#Fringe benefit**

I fringe benefit (benefici accessori) sono compensi in natura erogati sotto forma di beni, servizi o agevolazioni, accessori alla retribuzione monetaria riconosciuta ai lavoratori, che le aziende possono offrire ai propri dipendenti per migliorare le loro condizioni di lavoro, incrementare i livelli di soddisfazione e incentivarli alla produttività. In genere si pensa sempre all'auto aziendale concessa al lavoratore dipendente dal datore di lavoro ma, in realtà, ci sono molte altre possibilità: buoni acquisto, asilo aziendale, polizze assicurative, prestiti aziendali, buoni pasto, uso di beni di proprietà dell'azienda (telefono, pc) e altri ancora

-10,8%

## IMMATRICOLAZIONI A NOVEMBRE

In Italia, a novembre 2024, sono state immatricolate 124.251 autovetture rispetto allo stesso mese del 2023, pari a una diminuzione del 10,82%



Un calo annunciato. Il mercato italiano delle autovetture continua a mostrare segni di crisi preoccupanti: novembre è stato il quarto mese consecutivo in contrazione dopo il -13,4% di agosto, il -10,7% di settembre e il -9,0% di ottobre



Peso: 39%

# Noleggio breve termine, scatto del giro d'affari sulla spinta del turismo

**Rent a car.** Nel terzo trimestre 2024, le stazioni situate presso gli aeroporti hanno sviluppato il 68% del fatturato rispetto al 32% dei centri cittadini

Alessandro Palumbo

Nei primi nove mesi del 2024 gli operatori del noleggio a breve termine secondo i dati di Aniasa hanno sviluppato un giro d'affari di 1,2 miliardi di euro, pari ad una crescita del 5,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. I risultati sono molto positivi se consideriamo i volumi: i giorni di noleggio sono stati quasi 30 milioni, 2,5 milioni in più del 2023. Mentre i noleggi sono stati circa 3,8 milioni in aumento del 13%. In effetti nel 2024 si è noleggiato di più ma con durate più corte, il tempo medio di noleggio è stato di 7,9 giorni, in contrazione del 4%.

Sul lato del pricing, l'incrocio tra domanda e offerta ha portato ad una leggera contrazione (-3,3%) del prezzo per giorno di noleggio che si è attestato a 40,4 euro. Mentre il decremento è più evidente se consideriamo il prezzo per noleggio che è diminuito di quasi 7 punti percentuali, ma ovviamente tale valore è determinato sia dalla diminuzione della revenue per day sia dalla contrazione della durata media dei noleggi.

Secondo Giuseppe Benincasa, di-

rettore generale di Aniasa, «c'è stato finalmente un riequilibrio sulla disponibilità di flotta che ha consentito agli operatori di erogare più giorni di noleggio e contestualmente c'è stato un riassetto dei valori economici». Nel terzo trimestre emerge molto di più rispetto agli altri quarter la vocazione turistica di questo settore. Le stazioni situate presso gli aeroporti italiani (Apt) hanno sviluppato il 68% del giro d'affari del comparto, mentre quelle situate nei centri cittadini (Downtown) il restante 32%. Stesse percentuali si registrano anche per i noleggi. In effetti nel terzo trimestre il traffico passeggeri presso gli aeroporti italiani è salito del 10%. Ad aumentare sono stati soprattutto gli stranieri (+12%) mentre il traffico nazionale è cresciuto del 7%.

È di quasi 13 euro il divario tra il prezzo al giorno dei noleggi in aeroporto rispetto a quelli downtown. Il turista è più redditizio.

## Le strategie

Dai risultati di Hertz dell'alta stagione emerge una crescita dei noleggi leisure con performance decisamente positiva delle vetture premium, che hanno registrato un in-

cremento di oltre il 40% con apprezzamento soprattutto da parte della clientela straniera dovuto anche a maggiore disponibilità di modelli. Infatti, nel 2024 Hertz ha puntato molto sulle vetture premium inserendo in flotta nuovi modelli Bmw che si sono aggiunti all'ampia disponibilità di modelli Audi e Mercedes-Benz e di Selezione Italia (Maserati, Abarth e Alfa Romeo).

I clienti optano per tali vetture non solo per l'eleganza e il piacere di guida che offrono ma anche per l'esclusività del servizio: i clienti che scelgono queste tipologie di auto hanno la garanzia del modello che guideranno fin dalla prenotazione.

Il 2024 per Locauto è stato un anno importante: le proiezioni indicano un incremento di fatturato del 17% e il superamento dei 100 uffici di noleggio. Per il 2025, uno dei principali obiettivi sarà il potenziamento della business unit dei van per rafforzare l'efficienza operativa, ottimizzare i costi e ampliare l'offerta, con nuove aperture strategiche in grandi città volte a sostenere la logistica. Parallelamente, Locauto punterà sull'intelligenza artificiale interpretata come un vero e proprio pilastro strategico

## Il noleggio a breve termine

### INDICATORI CHIAVE

INDICATORI CHIAVE	9 MESI 2023	9 MESI 2024	VAR%
Fatturato	1.147.643.410€	1.210.078.841 €	+5,4 ▲
Giorni di noleggio	27.435.009	29.928.538	+9,1 ▲
Numero di noleggi	3.323.751	3.765.872	+13,3 ▲
Durata media per noleggio	8,3 gg	7,9 gg	-3,7 ▼
Prezzo per noleggio	345,3 €	321,3 €	-6,9 ▼
Prezzo per giorno	41,8 €	40,4 €	-3,3 ▼

### IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEGLI AEROPORTI E NELLE CITTÀ

INDICATORI CHIAVE	AEROPORTI		CENTRI URBANI	
	III TRIM 2024	VAR. % SUL III TRIM 2023	III TRIM 2024	VAR. % SUL III TRIM 2023
Fatturato	378.133.998 €	+7,8 ▲	180.124.310 €	+0,4 ▲
Numero di noleggi	1.018.887	+13,3 ▲	471.050	+6,2 ▲
Giorni di noleggio	7.504.178	+13,3 ▲	4.779.399	+1,6 ▲
Durata noleggio	7,4 gg	0,0 =	10,1 gg	-4,3 ▼
Prezzo per giorno	50,4 €	-4,9 ▼	37,7 €	-1,2 ▼
Prezzo per noleggio	371,1 €	-4,9 ▼	382,4 €	-5,5 ▼

Fonte: Aniasa

**Hertz punta sulle vetture premium, inserendo in flotta nuovi modelli Bmw al fianco di Audi e Mercedes-Benz**

**Con il servizio eToll, il gruppo Avis offre ai clienti la possibilità di saltare le code ai caselli autostradali**

per ottimizzare processi interni, migliorare l'esperienza del cliente e aumentare la capacità di anticipare le tendenze del mercato.

## Niente code ai caselli

È tempo di novità in Avis Budget Group. Si chiama eToll l'ultimo servizio introdotto dall'azienda per ottimizzare il tempo di ogni viaggio in autostrada ed evitare le file ai caselli autostradali: è disponibile per i noleggi dei brand Avis, Maggiore e Budget. L'azienda propone una formu-

la "tutto-incluso" che, a 20 euro al giorno, offre la possibilità di viaggiare su tutta la rete autostradale e utilizzare le corsie e i varchi di telepedaggio senza doversi fermare al casello. Il dispositivo eToll è accessibile per tutti coloro che hanno effettuato una prenotazione di minimo di tre giorni: per farlo è sufficiente fare richiesta al banco di noleggio e, una volta ritirato il dispositivo, apporlo secondo indicazioni sul parabrezza del veicolo.

Europcar Mobility Group persegue da anni importanti obiettivi legati alla riduzione delle emissioni di carbonio. L'impegno si declina sia sull'incremento della percentuale di veicoli elettrificati in flotta, ma anche sull'ottimizzazione dell'esperienza di noleggio prima, durante e a fine locazione.

All'inizio le vetture vengono consegnate già con il pieno di energia. Durante il viaggio i sistemi di travel planner forniscono indicazioni sulle soste da fare e sui tempi di ricarica previsti in ogni stazione. Inoltre, il doppio cavo in dotazione delle auto garantisce poi flessibilità nella ricarica da colonnina pubblica o presa domestica alla fine del noleggio: le vetture possono essere riconsegnate senza il pieno di energia.

Sempre più i noleggiatori ampliano la propria sfera d'azione, non limitandola al classico noleggio fino a un anno, come Drivalia e Sixt. Si fonda sul concept Planet Mobility l'offerta ampia di Drivalia, società parte del Gruppo Ca Auto Bank: un sistema di formule che spaziano dal car sharing elettrico agli abbonamenti all'auto, passando per i noleggi di tutte le durate. Le soluzioni offerte sono riassunte dai quattro verbi Rent, Lease, Subscribe e Share. Moltiplici servizi di mobilità sono forniti da Sixt attraverso un'unica app che include noleggi a breve e lungo termine con Sixt Rent, modelli di abbonamento completamente flessibili e personalizzabili con Sixt+, servizi con autista tramite Sixt Ride e servizi di car sharing a Milano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Associazioni all'attacco: «Fisco da allineare agli standard europei»

**Parco circolante.** Per favorire il rinnovo, Unrae propone deduzioni maggiori e ammortamenti ridotti a due anni per le auto a zero o basse emissioni

Vincenzo Conte

Le politiche tributarie sulle flotte aziendali sono al centro delle riflessioni delle associazioni attive nel comparto della mobilità (aziendale e non) in questa fine di 2024. Unrae insiste sulla fiscalità come leva per un parco circolante sempre più sostenibile. «Con l'eliminazione dell'Ecobonus dal 2025 - dice Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae - il sostegno alla transizione energetica (lato domanda) e al rinnovo del parco auto è uscito dalle priorità del governo. Tuttavia, per Unrae questi obiettivi restano perseguibili attraverso una revisione della fiscalità sulle auto aziendali». I tetti di deducibilità, fermi al 1997, la riduzione progressiva delle deduzioni per auto in uso non esclusivo e per professionisti fino al 20%, insieme a una detraibilità Iva limitata al 40% (in deroga da quasi 40 anni alle norme Ue), creano un gap competitivo per tutte le imprese italiane rispetto ai concorrenti europei. Per questo «Unrae propone di premiare le auto a zero o basse emissioni fino a 60g/Km CO<sub>2</sub> con deduzioni fiscali

maggiori e ammortamenti ridotti a due anni per veicoli in pool, di professionisti o assegnati ai dipendenti in uso promiscuo».

A fianco di Unrae si schiera anche Aniasa. «Le aziende di autonoleggio - sottolinea Pietro Teofilatto, direttore area fisco ed economia di Aniasa - rappresentano attualmente il canale principale nella diffusione di veicoli elettrici ed ibridi. È di fondamentale importanza procedere alla concretizzazione della legge delega per la riforma tributaria, ponendo particolare attenzione al regime fiscale delle auto aziendali il quale è rimasto in gran parte invariato in Italia fin dagli anni '90. Intervenire sulla deducibilità dei costi nei confronti di questi veicoli, modulandola in funzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, rappresenterebbe un passo significativo per un allineamento della nostra normativa fiscale con gli standard degli altri Paesi europei».

La recente riforma della fiscalità sulle auto in fringe benefit, che favorisce l'adozione di auto elettrificate ed elettriche, resta dunque uno degli elementi più discussi in questo periodo (si veda anche il servizio di pag. 1). «La legge di Bilancio - dice Fran-

cesco Naso, segretario generale di Motus-E - si appresta a segnare uno spartiacque significativo nel settore delle flotte aziendali, con l'introduzione di agevolazioni per i veicoli elettrificati con ricarica esterna e l'applicazione di un malus per le auto con emissioni di CO<sub>2</sub> superiori ai 61g/km». Questa misura contribuirà senz'altro a un incremento delle quote di mercato dei veicoli elettrici e plug-in, «invogliando i dipendenti a scegliere la soluzione full electric, con le aziende che potranno continuare a beneficiare anche degli incentivi rivolti allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica aziendali».

«Per il 2025 - sottolinea Andrea Boraschi, direttore di Transport & Environment Italia - gli effetti congiunti di una maggiore disponibilità sui mercati di veicoli elettrici, combinata con la riforma della pressione fiscale sulle auto in fringe benefit, potrebbe determinare un significativo cambiamento nei trend di mercato. A oggi, ragionando in termini di decarbonizzazione, il canale delle flotte aziendali mostra ritardi, nell'adozione delle tecnologie più pulite, del tutto assimilabili a quelli del canale privato. È una situazione



**L'auto connessa.**

L'auto del futuro? Sarà intelligente, connessa ed elettrica. Un'auto connessa è una vettura in grado di comunicare in modo bidirezionale con altri sistemi al di fuori del veicolo. Questo consente all'auto di condividere l'accesso a internet, e quindi i dati, con altri dispositivi sia all'interno che all'esterno dell'abitacolo

**I broker: nel settore dell'automotive domina l'incertezza e non c'è una ricetta sicura che ci dica come uscirne**

**L'autonoleggio rappresenta il canale principale nella diffusione di veicoli elettrici ed ibridi**

che va in qualche modo ribaltata, anche perché sappiamo che dal canale delle auto aziendali dipende in larga misura la composizione di quello dell'usato».

Sull'importanza della sostenibilità insiste anche Aiaga, come emerge dalle parole di Michele Amici, consigliere direttivo di Aiaga. «A distanza di 5 anni dagli obiettivi del Green Deal europeo - dice Amici - i nostri associati fleet e mobility manager sono sicuramente impegnati a far quadrare tali obblighi con strategie e scelte tenendo conto anche degli obiettivi aziendali. Con tale premessa le gestioni della fleet e del mobility management saranno sempre più condivise tra loro prevedendo scelte di mobilità sempre più integrata e sostenibile».

Il rapporto tra fleet manager e società di noleggio è invece sotto la lente di ingrandimento di una rilevazione condotta da Top Thousand. «La nostra ricerca - spiega Riccardo Vitelli, presidente di Top Thousand - conferma il generale gradimento delle aziende per i servizi del noleggio a lungo termine, in questi anni in graduale crescita. I gestori delle flotte chiedono oggi di essere coinvolti

sempre di più e di essere considerati come partner con cui definire soluzioni ad hoc per le specifiche esigenze di mobilità dell'azienda. Ampi margini di crescita si intravedono nelle potenzialità ancora inespresse della consulenza sui costi di gestione della mobilità».

Sul quadro congiunturale si focalizza infine il presidente di Amina, l'associazione dei broker italiani, Iacopo Chelazzi. «Al momento sono diversi i motivi di incertezza per il settore automotive in tutta Europa. Non c'è una ricetta che ci dica come uscire da questa situazione: noi siamo a stretto contatto con clienti che percepiscono questa incertezza e vogliono essere aiutati a ridurre i motivi di preoccupazione». Per questo sarebbe molto importante individuare degli indirizzi certi su cui si possa andare avanti con lo sviluppo della mobilità, e sulla base di questi indirizzi fare in modo che le aziende possano programmare i propri investimenti potendo contare su un quadro congiunturale immutato anche nei prossimi anni. «Certezze, in una sola parola: ecco di cosa c'è bisogno per tornare a crescere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

