

Più elettriche per clima e soldi

24 Maggio 2013
elettriche green

Secondo alcuni studi la diffusione delle auto elettriche farebbero bene ad ambiente ed economia.



VISIONI CONTRAPPOSTE - Le auto elettriche continuano a creare accesi dibattiti tra chi le considera poco utili e coloro che le ritengono indispensabili per una **mobilità sostenibile**. Le tesi a sostegno dei primi sono l'elevato prezzo d'acquisto e le difficoltà di ricarica che ne limitano la diffusione come dimostrano i dati di immatricolazione. Per i secondi il contributo dei veicoli a batterie è indispensabile per combattere inquinamento, cambiamenti climatici ed economia e la loro scarsa diffusione dipende più dalle scelte politiche piuttosto che dai limiti dei modelli, che pure sussistono.

“ELIMINATA” LA CO2 DELL'ITALIA - A supporto dei propri ragionamenti i sostenitori dei modelli a **zero emissioni** citano diverse ricerche, tra le quali uno studio del 2012 dell'istituto olandese CE Delft realizzato per conto della Commissione europea. Un'analisi dal quale emerge che l'acquisto e l'uso di esemplari a batterie consentirebbe di ridurre le emissioni di **CO2** del Vecchio Continente nel 2020 di valori compresi tra 96 e 174 milioni di tonnellate. Cifre che salirebbero a 330-371 nel 2030 e di 420-462 nel 2050. Una quantità, quest'ultima, che corrisponde a circa l'intero rilascio di CO2 emesso dall'Italia in un anno. Da notare che altri “tagli” del settore trasporti potrebbero arrivare dalla maggiore diffusione di auto ibride (meno 53-116 milioni di tonnellate di CO2 nel 2020), di modelli più piccoli (80-96 in meno), dall'adozione di una guida ecologica (-47) e dal telelavoro (35-45).

I RISPARMI ECONOMICI - Sintetizzando i dati citati, nella peggiore delle ipotesi, entro il **2020** sarebbe possibile evitare di immettere in atmosfera 314 milioni di tonnellate di CO2 (959 nel 2050) responsabili dei cambiamenti al clima che provocano eventi estremi (forti precipitazioni, ondate di calore, ecc.). Un “taglio” che si tradurrebbe, secondo i sostenitori della mobilità elettrica, in forti risparmi economici derivati dalle

minori importazioni di petrolio e dalle inferiori spese per la salute pubblica e per riparare ai danni generati dagli eventi estremi (alluvioni, siccità, ecc.).

IL FALLIMENTO ITALIANO - Altro tema sottolineato dai favorevoli dei **veicoli elettrici** riguarda le vendite, effettivamente contenute a causa della tecnologia “giovane” che non è ancora appetibile dal punto di vista economico e di prestazioni. Da notare però, sottolineano, che le immatricolazioni in Europa sono molto diverse a seconda dei Paesi. In Italia, dove i contributi statali si sono rivelati poco efficienti, le consegne 2012 si sono chiuse con appena 524 veicoli elettrici consegnati, dei quali il 77% acquistati da società di noleggio e car sharing (ricerca Aniasa). Un situazione molto diversa da altre nazioni dove la politica ha puntato con più coraggio sulle auto a emissioni zero.

I SUCCESSI DI NORVEGIA E FRANCIA - In Norvegia, piccolo mercato (circa 140.000 unità l'anno) dove esistono incentivi consistenti e un serio programma per la **diffusione di colonnine**, ad aprile la Nissan Leaf ha conquistato il secondo posto assoluto nelle vendite mensili con 455 preferenze, pari al 3,3% del mercato, contro le 903 della Volkswagen Golf (6,5%) e le 431 della Toyota Auris (3,1%), terza in graduatoria. Un numero che ha portato a oltre 4.500 le immatricolazione dell'elettrica giapponese in 18 mesi di commercializzazione. Analogamente in Francia, dove le agevolazioni statali possono arrivare a 7.000 euro, nei primi 4 mesi del 2013 le vendite delle auto a batteria sono raddoppiate passando da 1.595 a 3.188 unità (in crescita pure i commerciali, da 856 a 1.780). Un “salto” generato dal debutto della Renault Zoe (748 unità ad aprile) e dai discreti risultati ottenuti da Leaf (94 consegne ad aprile), Bolloré Blue Car (54) e Smart Fortwo ED (33).

BOOM DI COLONNINE - Le prospettive, dunque, per i sostenitori delle auto elettriche sono positive poiché l'era con la “scossa” è appena cominciata e l'arrivo di nuovi **modelli più competitivi**, come dimostra la Zoe in Francia, favorirà la diffusione. Una previsione favorita pure dall'incremento dell'infrastruttura di ricarica. Secondo uno studio dell'inglese IMS Research nel 2020 ci saranno 10,7 milioni di “distributori” di energia contro i 135.000 del 2011. Una crescita che dovrebbe garantire una maggiore diffusione dei modelli a batteria, ma che non sarà omogenea nel mondo. A dare il maggiore contributo allo sviluppo della rete mondiale saranno, secondo i ricercatori inglesi, Stati Uniti, Cina, Giappone e Germania.

Rapporto ANIASA: auto aziendale soggiogata dal fisco

[9 maggio 2013]



12° Rapporto ANIASA - “La crisi dei mercati internazionali tocca anche il settore dell’auto aziendale e del noleggio veicoli. Occorre rivedere la fiscalità sull’auto aziendale: le imprese italiane sostengono oggi costi superiori ai competitor europei che ne minano la competitività. Agendo sulla leva fiscale il Governo riuscirebbe a liberare risorse finanziarie per le aziende, rimettere in moto il mercato dell’auto oggi in crisi e, nel medio periodo, garantirebbe maggiori entrate anche alle Casse dello Stato”.

E’ questo il messaggio lanciato oggi da ANIASA – l’Associazione Nazionale Industria dell’Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria nel corso della conferenza stampa di presentazione della dodicesima edizione del Rapporto annuale sullo stato di salute del comparto.

Dopo un 2012 che ha visto il settore del noleggio veicoli a breve e lungo termine mantenere intatto il proprio giro d’affari intorno ai 5 miliardi di euro con un parco circolante di 670.000 veicoli e le sole immatricolazioni in sofferenza (-15%, dalle 302.332 del 2011 a 256.596), nei primi tre mesi del 2013 gli indicatori mostrano segnali contrastanti: crescono, seppur di poco, fatturato e flotta circolante, subiscono un nuovo stop le immatricolazioni di veicoli che perdono oltre 10mila unità (-17,8%).

Auto aziendale italiana soggiogata dal fisco

Il settore del noleggio veicoli 2012 – 2013

Studio condotto da ANIASA e Deloitte

Esiste la domanda di mobilità sostenibile a noleggio?

[16 maggio 2013]



In occasione della presentazione del 12° Rapporto sullo stato di salute del noleggio, ANIASA e Deloitte hanno diffuso i risultati di uno studio condotto sulla mobilità elettrica/ibrida. Obiettivo: misurare la propensione delle Aziende (universo noleggio e clienti renting) nei confronti della mobilità sostenibile.

L'analisi prende spunto da un dato singolare: nel 2012 quasi l'80% dei veicoli elettrici (su un totale di 524 mezzi) è stato immatricolato da società di noleggio. Il 5% della clientela renting ha mostrato interesse/attenzione verso queste motorizzazioni.

Sebbene il dato possa apparire come poco rilevante in termini assoluti, fa comunque percepire il ruolo che il settore del noleggio potrebbe giocare nell'ambito di futuri progetti di mobilità sostenibile. Non solo: il 70% delle società di noleggio presenta già all'interno della propria offerta vetture elettriche; il 60% propone veicoli ibridi.

Sebbene la conoscenza non manchi (il 93% degli intervistati si è dichiarato informato e di questi il 13% addirittura molto informato) sia in termini di modelli preferiti (Peugeot Ion al primo posto seguita dalla Renault Twizy e poi dall'Opel Ampera) che di caratteristiche operative (autonomia, costi di ricarica, costi di acquisto, ecc.), diverse sono le barriere che si frappongono all'adozione di auto elettriche all'interno di una flotta.

Per i NOLEGGIATORI: la carenza di infrastrutture di ricarica, l'elevato costo di acquisto, il valore residuo da calcolarsi per rivendere il veicolo a fine contratto di noleggio. Punto a favore: i costi di manutenzione e riparazione sono ca. il 30% in meno rispetto ad un veicolo 'normale'.

Per i DRIVER: la limitata autonomia, la comodità/tempo di ricarica, i costi di ricarica, la mancanza di incentivi statali, lo switch off della batteria. Importante: il 36% dei Fleet Manager/Driver si è dichiarato disponibile a pagare lo stesso canone mensile; il 21% addirittura di più (passerebbe da 70 a 125 euro).

'L'auto elettrica non deve essere un veicolo 'addizionale' o 'da città' ma deve rappresentare un'alternativa all'auto tradizionale grazie ad un elevato rapporto qualità/prezzo' – dichiara Marco Martina – Partner Deloitte ed esperto Automotive.

Dott.ssa Mariella Fossi

UNO SPUNTO PER I COSTRUTTORI:

- produrre auto elettriche EX NOVO come le desiderano i clienti
- le batterie potranno uscire dal ‘controllo’ del costruttore d’auto

..... UNO SPUNTO DI DISCUSSIONE PER I FLEET MANAGER:

Avete mai preso in considerazione l’idea di adottare veicoli elettrici/ibridi all’interno della vostra flotta aziendale?I motivi fondamentali della vostra decisione?

L'auto aziendale sotto scacco del fisco

15 MAGGIO 2013



La crisi dei mercati internazionali tocca anche il settore dell'auto aziendale e del noleggio veicoli. Occorre rivedere la fiscalità sull'auto aziendale: le imprese italiane sostengono oggi costi superiori ai competitor europei che ne minano la competitività. Agendo sulla leva fiscale il Governo riuscirebbe a liberare risorse finanziarie per le aziende, rimettere in moto il mercato dell'auto oggi in crisi e, nel medio periodo, garantirebbe maggiori entrate anche alle Casse dello Stato". Il messaggio è stato lanciato qualche giorno fa da ANIASA (l'Associazione del noleggio veicoli) nel corso della conferenza stampa di presentazione del Rapporto annuale sullo stato di salute del comparto.

Dopo un 2012 che ha visto il settore del noleggio veicoli a breve e lungo termine mantenere intatto il proprio giro d'affari intorno ai 5 miliardi di euro con un parco circolante di 670.000 veicoli e le sole immatricolazioni in sofferenza (-15%, dalle 302.332 del 2011 a 256.596), nei primi tre mesi del 2013 gli indicatori mostrano segnali contrastanti: crescono, seppur di poco, fatturato e flotta circolante, subiscono un nuovo stop le immatricolazioni di veicoli che perdono oltre 10mila unità (-17,8%).

Le manovre tributarie degli ultimi 18 mesi hanno finito per aumentare oltremisura la tassazione sull'auto, deprimendo ulteriormente il mercato e raggiungendo, peraltro, risultati di gettito opposti agli obiettivi iniziali. Il mercato dell'auto aziendale si trova così oggi in condizioni di gravi difficoltà strutturali, sottodimensionato come è a causa di un trattamento fiscale penalizzante rispetto agli altri Paesi europei, che negli ultimi mesi è diventato ancora più iniquo.

In Italia, infatti, la deducibilità è stata ridotta in pochi mesi (prima dalla "Legge Fornero" e poi dalla "Legge di Stabilità 2013") dal 40% al 20%, mentre in ambito UE arriva fino al 100%. Per di più, le soglie di deducibilità per le auto utilizzate da imprese e professionisti sono ferme addirittura al 1997, non essendo mai state rivalutate secondo gli indici ISTAT come, invece, previsto. Per completare il quadro, nel nostro Paese l'IVA è detraibile solo al 40%, mentre nei principali Paesi UE la detraibilità arriva al 100%; a dicembre di quest'anno, peraltro, scadrà il termine concesso dagli organismi comunitari per mantenere questa minore aliquota.

Secondo un'analisi ANIASA, su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) la somma di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.697 €, quasi un quinto di quanto riescono a “scaricare” le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna.

“I trasporti rappresentano il 6-8% dei costi complessivi aziendali”, dichiara Paolo Ghinolfi, Presidente ANIASA, “E’ fondamentale che il nuovo Esecutivo metta in campo interventi lungimiranti e innovativi con costi limitati per l’Erario ovvero prospettive di maggiori entrate derivanti dalla ripresa del mercato. Riteniamo non rinviabile un’azione sulla leva della fiscalità, volta a colmare il gap che ci separa da altri Paesi in cui l’auto aziendale rappresenta quote di mercato ben più ampie che in Italia (36%): Germania (62%), Spagna (49%), Francia (43%) e Gran Bretagna (55%)”.

Il mercato dell'autonoleggio

15 maggio 2013 di [Federica Cantrigliani](#)



Il mercato dell'autonoleggio

La settimana scorsa, durante la consueta conferenza ANIASA, sono stati resi noti i dati relativi al mercato generale del noleggio di autovetture in Italia. Il settore ha chiuso lo scorso anno mantenendo intatto il proprio giro d'affari che nel 2011 per la prima volta aveva superato quota 5 miliardi di euro, malgrado il calo delle immatricolazioni (-15%). Il settore ha visto crescere la propria incidenza sul mercato nazionale delle auto nuove, arrivando alla quota record del 17%; ovvero su dieci auto nuove di fabbrica, quasi due vengono utilizzate per attività di noleggio a breve e lungo termine.

	2012	2011	Var. %
Fatturato (mln)	5.019	5.055	-0,7%
Flotta Circolante	669.480	678.373	-1,3%
- breve termine	142.658	154.213	-8%
- lungo termine	526.822	524.160	+0,5%
Immatricolazioni	256.596	302.332	-15%
- breve termine	91.805	117.107	-22%
- lungo termine	164.791	185.227	-10,9%
Addetti diretti	7.050	7.094	-3,6%

Il noleggio a lungo termine

Nel 2012 i principali indicatori del noleggio a lungo termine, immatricolazioni a parte (-10,9%), hanno tutti esibito valori positivi, in crescita rispetto al precedente anno. In particolare, il fatturato da contratti di noleggio, tornato al segno + già nel 2011 (+2,5% vs 2010), lo scorso anno ha registrato un significativo +1,8% che lo ha portato a un passo dalla soglia dei 4 miliardi di euro (3 miliardi 914 milioni). Interessante anche il dato sul fatturato da rivendita dell'usato (+11,5%) che

oggi rappresenta oltre un quinto del business totale del comparto. Altro dato utile per determinare lo stato di salute del settore è quello sulla flotta media, che registra un incoraggiante +1,3% (da 518.7890 a 525.491 veicoli), a conferma che i clienti che si affidano al noleggio difficilmente tornano indietro.

	2012	2011	Var. %
Fatturato da contratti di noleggio, incluso prelease (mln €)	3.914	3.844	+1,8%
Fatturato rivendita usato (mln €)	1.218	1.092	+11,5
Fatturato totale (mln €)	5.133	4.936	+4%
Veicoli usati venduti	164.319	156.341	+5,1%
Flotta circolante	525.491	518.789	+1,3%
Durata media contratti (mesi)	43,8	43,8	0%
Canone medio/mese (€)	614	610	0,8%
Chilometraggio medio/anno	29.848	30.180	-1,1%
Immatricolazioni	164.791	184.953	-10,9%

Si conferma anche il fenomeno della proroga dei contratti e a mostrarlo sono innanzitutto la durata media che si stabilizza sui 43,8 mesi, già raggiunti nel 2011, e il minor numero di immatricolazioni che registrano un'evidente inversione di tendenza rispetto alla crescita di due anni fa, diminuendo di oltre 20mila unità (da circa 185.000 a circa 164.000). Una riduzione consistente, ma decisamente meno incisiva in termini percentuali, di quella patita dal mercato dei privati.

Previsioni per il 2013

Il raffronto tra i dati del 1° trimestre 2013 e quelli dello stesso periodo del 2012 conferma l'andamento delle attività di noleggio a lungo termine, già intravisto soprattutto nella seconda metà del 2012.

	1° Trimestre 2013	1° Trimestre 2012	Var. %	
Fatturato (in mln €)	1.250	1.238	+1%	Malgrado gli effetti della crisi continuano a farsi sentire in modo significativo sulle aziende clienti, il giro d'affari del settore long term evidenzia una leggera crescita (+1%), pur a fronte di un nuovo consistente calo del dato sulle immatricolazioni (-23%): in tre mesi si sono "perse" oltre 10.000 targhe.
Flotta	525.000	518.000	+1%	
Addetti	2.714	2.757	-2%	

Immatricolazioni	1° Trimestre 2013	1°Trimestre 2012	Var. %	In attesa di un migliore scenario economico, il portafoglio clienti resta stabile e le aziende continuano a preferire all'ingresso di nuove vetture in flotta una proroga dei contratti, allungando pertanto il periodo di permanenza dei veicoli nel parco auto.
Vetture	29.700	38.400	-23%	
Furgoni	4.000	5.500	-27%	
Altro	400	400	0%	
Totale	34.100	44.300	-23%	

Come già avvenuto lo scorso anno, nonostante i dati relativi alla flotta circolante sul primo trimestre 2013 vs 2012 siano positivi (+1%), si è tuttavia verificata una leggera contrazione del numero totale di veicoli in flotta rispetto alla fine del 2012 (526mila), fenomeno che necessita di un'attenta valutazione nei prossimi mesi. Pressoché stabile, infine, anche il dato sui dipendenti del settore.

Il noleggio a breve termine

16 maggio 2013 di [Federica Cantrigiani](#)



Il mercato dell'autonoleggio

Ieri abbiamo parlato del mercato del noleggio a lungo termine, oggi vogliamo affrontare il settore del noleggio a breve termine, che ha vissuto nel 2012 uno dei suoi anni più drammatici, l'unico degli ultimi dieci (insieme al 2009) a registrare una decrescita. Tutti i principali indicatori dello scorso anno, infatti, risultano negativi a partire dalle immatricolazioni (-22%). Ciò nonostante, nel 2012, in media, circa 13mila persone al giorno si sono rivolte ai desk delle società di noleggio a breve termine per soddisfare le proprie esigenze di mobilità, business e leisure.

Il giro d'affari del comparto è rimasto, dunque, sopra il miliardo di euro, malgrado la domanda nazionale fosse in calo. I dati sul fatturato del settore sottolineano una consistente riduzione del segmento business (viaggi d'affari: -11%) e replacement (auto sostitutiva: -15%), rispetto a quello turistico (-5%) che beneficia anche della domanda proveniente dall'estero. Infatti, gli aeroporti, naturale punto di accesso dei flussi dagli altri Paesi, hanno sofferto (-6%) circa la metà delle stazioni di noleggio collocate nei centri cittadini (-11%), tanto che i clienti italiani hanno visto diminuire la propria incidenza sul totale dal 61% al 57%. La domanda di "low-cost", soprattutto presso le location aeroportuali, si è consolidata definitivamente nelle abitudini dei clienti e gli operatori si sono attrezzati, non tanto abbassando i prezzi (già da anni ridotti al minimo), quanto piuttosto progettando offerte modulate, con contenuti di servizio alternativi rispetto alle classiche promozioni.

	2012	2011	Var. %
Fatturato (mln di €)	1.059.384.129	1.151.444.983	-8%
Giorni di noleggio	28.387.327	31.116.503	-9%
Numero di noleggio	4.634.171	4.847.770	-4%
Flotta media	108.477	117.669	-8%
Durata media noleggio	6,1	6,4	-5%
Prezzo medio per noleggio (€)	229	238	-4%

Immatricolazioni	91.805	117.107	-22%
Punti vendita	1.665	1.662	0%
Dipendenti	4.226	4.606	-8%

I clienti del rent-a-car hanno effettuato nel 2012 oltre 4,6 milioni di noleggi (erano 4,8 nel 2011, -4%), riducendo il numero dei giorni di noleggio (-9%) e la durata media degli stessi (-5%). La leggera riduzione del numero degli addetti non ha comportato una reale espulsione dal mercato del lavoro, ma esclusivamente la trasformazione del rapporto di lavoro da diretto a indiretto a seguito della equivalente trasformazione di alcuni punti vendita da diretti a indiretti, con conseguente assorbimento del personale impiegato.

Previsioni per il 2013

I dati relativi ai primi tre mesi dell'anno confermano un andamento in linea con quanto già evidenziato nel corso dell'intero 2012. Il giro d'affari del settore si è ridotto del 3% rispetto allo stesso trimestre dello scorso anno e il comparto mostra, in generale, tutti indici negativi. A una contrazione della domanda corrispondono contratti di durata più contenuta, ribadendo un trend, quello delle vacanze più brevi (in costante aumento) spesso legate ai cosiddetti "ponti" o week-end lunghi (giorni di noleggio: -6%). Rallenta "l'emorragia di immatricolazioni" evidenziata nel 2012: la minor richiesta di noleggio ha spinto gli operatori del rent-a-car a immatricolare quasi 2mila veicoli in meno del 1° trimestre 2011, contribuendo alla contrazione della flotta di circa 6.530 unità. Il calo delle attività si è fatto sentire soprattutto presso le stazioni collocate nei centri cittadini (-8%) in controtendenza, il fatturato proveniente dai desk aeroportuali è cresciuto del 3%, a testimonianza della vitalità della domanda leisure che lascia ben sperare anche per i prossimi mesi.

	1° Trimestre 2013	1° Trimestre 2012	Var. %
Fatturato	178.500.139	183.808.854	-3%
Giorni di noleggio	4.965.407	5.290.746	-6%
Numero di noleggi	887.071	914.560	-3%
Prezzo medio per giorno	35,9	34,7	3%
Durata media	5,6	5,8	-3%
Flotta media	79.003	85.533	-8%
Immatricolazioni	24.513	26.342	-7%

Identikit del cliente tipo del noleggio a breve termine

Ogni anno si sottoscrivono oltre 4milioni e 600mila contratti di noleggio a breve termine, oltre 12.600 al giorno. Ma chi è il cliente tipo di questa tipologia di contratto? Maschio, italiano e di età compresa tra i 36 e i 55 anni, si rivolge al rent-a-car per esigenze di mobilità turistiche e lavorative. La componente maschile si conferma predominante per la clientela del settore con una percentuale significativa (87%); solo 13 clienti su 100 appartengono all'altra "metà del cielo". La fascia di

giovani di età compresa tra i 18 e i 35 anni mantiene lo stesso peso del 2011 (26%), mentre cala il dato percentuale degli utenti di età compresa tra i 36 e i 55 anni (56% vs 58% del 2011) e cresce la fascia dei clienti più maturi, che raggiunge il 18%. Parlando di nazionalità di appartenenza della clientela, si riscontra come a noleggiare siano soprattutto italiani (57%), anche se la percentuale è in calo (era il 61% nel 2011). Resta forte, in ogni caso, la componente europea (29%), così come resiste lo zoccolo duro costituito dagli americani (4%) in visita nel nostro Paese, mentre è in aumento la clientela proveniente da altre parti del mondo (soprattutto dall'Oriente).

	2012	2011
Distribuzione clienti per sesso		
- uomini	87%	87%
- donne	13%	13%
Distribuzione clienti per età		
- da 18 a 35 anni	26%	26%
- da 36 a 55 anni	56%	58%
- da oltre i 55 anni	18%	16%
Distribuzione per nazionalità		
- italiana	57%	61%
- europea	29%	27%
- americana	4%	4%
- altra nazionalità	10%	8%
Distribuzione per motivi di utilizzo		
- leisure	54%	54%
- business	38%	37%
- replacement	8%	9%

Il cliente tipo è soprattutto il turista che preferisce spostarsi in auto (54%). Al secondo posto troviamo la clientela business, che soddisfa in questo modo le proprie esigenze di mobilità per lavoro. Ancora pochi (8%) salgono sulle vetture del rent-a-car per sostituire la propria auto, momentaneamente non disponibile.

Oltre 2 milioni e 500mila noleggi avvengono presso i desk aeroportuali, mentre quasi 2 milioni e 100mila sono realizzati presso le stazioni di noleggio in centri cittadini e località turistiche.

Un'ultima osservazione riguarda la durata e i costi: il cliente medio noleggia una vettura per 6 giorni spendendo 229 euro (circa 37,3 al giorno).

Deloitte: il noleggio fa bene alla crescita dell'elettrico



Marco Martina, partner di Deloitte

Lo spunto di partenza è stato offerto da un numero particolarmente significativo: **nel 2012 quasi l'80% dei veicoli elettrici è stato immatricolato da società di noleggio**. Un numero che lascia intendere il ruolo che il nostro comparto di riferimento potrebbe avere nell'ambito della diffusione della mobilità a zero emissioni. Partendo da questo presupposto, la nota società internazionale di consulenza Deloitte, in occasione della presentazione del Rapporto Aniasa, ha esposto i dati di un'indagine effettuata il mese scorso, intitolata proprio "La mobilità sostenibile a noleggio".

LO STUDIO – L'indagine è stata effettuata su un campione di noleggiatori soci di Aniasa e Fleet Manager di società presenti in Italia mediante questionari on-line e fa emergere un dato di fatto: **il 70% delle società di noleggio presenta già oggi nella propria offerta vetture elettriche e il 60% propone anche motorizzazioni ibride**. Anche sul fronte della domanda, l'interesse è crescente: l'80% degli intervistati confermano infatti di aver ricevuto dalle aziende clienti richieste di veicoli elettrici, mentre il 93% richieste di veicoli ibridi. Le auto a zero emissioni, dunque, sono entrate nelle agende dei gestori delle flotte, ma, in termini di immatricolazioni, i conti non tornano, a causa degli ostacoli ancora presenti: secondo i noleggiatori, questi ultimi sono, nell'ordine, la carenza di infrastrutture di ricarica, l'elevato prezzo d'acquisto e la difficoltà di valutare correttamente il valore residuo del veicolo.

IL RUOLO DEL NOLEGGIO – Secondo Marco Martina, partner di Deloitte, il ruolo del noleggio nella diffusione dell'elettrico, in futuro, sarà sempre più importante. "Sono proprio le grandi flotte – sottolinea – che possono ridisegnare l'auto per farla diventare un mezzo easy-to-repair e dotata di batterie progettate secondo criteri di design-to-renting".

Tabella: La crescita del mercato dell' elettrico e delle ibride

	2011	2012	%	Gen-Mar 2013
Elettriche	305	520	+70,5%	77
Ibride	5.165	6.774	+31,1%	3.076

Fonte: **UNRAE** Struttura del Mercato

REQUIEM PER LE AUTO AZIENDALI

Requiem per le auto aziendali

La genialità del fisco italiano non ha davvero limiti. Si muove sempre con la filosofia del meglio luovo oggi che la gallina domani e crea più danni di quanti ne vorrebbe evitare. Sorvolando sull'aumento di un punto dell'Iva, che a fronte di un probabile gettito immediato provocherà una contrazione dei consumi mortale per l'economia, vediamo che succede nel campo delle auto aziendali.

Secondo il rapporto annuale dell'Aniasa, l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria, l'eccessiva pressione fiscale sulle auto aziendali, se non interverranno modifiche all'attuale situazione, provocherà un calo delle entrate per l'erario valutabile in 350 milioni di euro, solo tra imposte dirette e indirette, a causa delle mancate immatricolazioni. Da inizio anno, le immatricolazioni di auto aziendali sono calate di 24mila unità e la prospettiva indica a fine 2013 una perdita di oltre 80mila auto, di cui 25mila per il noleggino.

In Italia il mercato delle auto aziendali vale il 36% del mercato totale, mentre in Germania è al 62%, in Gran Bretagna al 55%, in Spagna al 49% e in Francia al 43%. In Italia la deducibilità è stata ridotta in pochi mesi prima dalla 'legge Fornero' e poi dalla legge di Stabilità 2013, dal 40% al 20%, mentre in ambito Ue arriva fino al 100%. Le soglie di deducibilità per le auto utilizzate da imprese e professionisti sono ferme al 1997. In più Iva: in Italia è detraibile solo al 40%, mentre nei principali Paesi Ue arriva al 100%. Nel nostro Paese il settore delle auto aziendali rappresenta un giro d'affari intorno ai 5 miliardi di euro con un parco circolante di 670mila veicoli.

Se si considera un'auto aziendale nuova del valore, per esempio, di 30mila euro, la somma di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.697 euro, quasi un quinto rispetto alle aziende tedesche e spagnole (30mila euro) e circa un quarto di Gran Bretagna (24.200) e Francia (24.180).

Secondo Aniasa, però, il danno per il sistema Paese è ben più grave, poiché interferisce sulla competitività di tutte le aziende italiane. Secondo Paolo Ghinolfi, presidente di Aniasa, i trasporti rappresentano il 6-8% dei costi complessivi aziendali ed è fondamentale che il nuovo Governo metta in campo interventi lungimiranti e innovativi con costi limitati per l'erario ovvero prospettive di maggiori entrate derivanti dalla ripresa del mercato. Non è assolutamente rinviabile un'azione sulla leva della fiscalità volta a colmare il gap che ci separa da altre nazioni in cui l'auto aziendale rappresenta quote di mercato ben più ampie che in Italia".