

Italiani e mobilità: auto centrale, micromobilità solo occasionale



didata: Alberto Viano, presidente di **ANIASA**

Gli italiani, venute meno le restrizioni alla mobilità, sono **tornati a muoversi, anche più rispetto al pre-pandemia**. Lo fanno principalmente spostandosi in **auto, più comoda e sicura degli altri mezzi**, e attraverso il **trasporto pubblico locale**. **L'incertezza economica frena gli acquisti di nuove vetture, mentre cresce la propensione a noleggiare e a utilizzare le vetture in sharing**. Queste sono le principali evidenze del nuovo studio condotto da **ANIASA e Bain & Company** **“La mobilità degli italiani riaccende i motori”**: un'indagine sulla mobilità degli italiani condotta su un campione ampiamente rappresentativo di residenti nelle principali città italiane, intervistati nel mese di maggio 2022.

Circa **il 90% degli italiani utilizza prevalentemente l'auto per muoversi**. **L'auto ad uso personale è infatti il mezzo preferito** da chi si muove nelle grandi città, seguito a distanza dal trasporto pubblico locale. Sono queste le due forme di trasporto che oggi garantiscono agli italiani il diritto alla mobilità. Tutto il resto è confinato a **un utilizzo più saltuario e specifico**

(car sharing, bicicletta, taxi, monopattini), perché i mezzi cosiddetti “alternativi” vengono usati regolarmente (cioè tutti i giorni) solo dal 2-3% degli italiani. Lo scooter si avvicina al TPL e all’auto, ma con un profilo più stagionale. L’auto è ancora un mezzo imprescindibile per chi vive in Italia: infatti, come evidenziato dalla ricerca, addirittura il 60% di chi non l’ha utilizzata nel 2021 pensa invece di usarla nel corso del 2022. **Sempre più auto quindi, non il contrario.**

L’auto vince perché considerata più pratica e comoda

La ragione principale della rilevanza dell’automobile nel nostro tessuto sociale ed economico ha un’origine ben precisa: **i consumatori la trovano comoda e sicura, e quindi la preferiscono per spostamenti di lavoro e per i viaggi, anche a discapito di altri elementi come la possibilità di parcheggio o la convenienza economica.** Le nuove forme di mobilità (ad esempio sharing o monopattini) sono preferite da alcuni per la maggiore sostenibilità o per spostamenti veloci, ma sono per lo più un’alternativa all’andare a piedi e non all’automobile. Il motivo? Rispondono a casi d’uso diversi: uno (l’auto) ripetitivo e continuativo, l’altro sporadico e non ricorrente. Questa evidenza è confermata dal fatto che **anche per chi usa di frequente i mezzi alternativi, l’auto è comunque sempre il secondo mezzo di trasporto.**

I mezzi condivisi ripartono

Dopo 2 anni di sofferenza, **nel 2022 torna a crescere la propensione a utilizzare il car sharing (+2%) ed i monopattini elettrici (+5%).** Anche le formule di noleggio tornano a vedere un **futuro roseo**, dopo la difficile fase acuta della pandemia, con un +5% di propensione all’utilizzo per il lungo termine e +1% per il breve termine. Il motivo di questo ritorno, secondo i consumatori, è una ritrovata disponibilità economica. **Un cambio di rotta importante, che dovrà trovare il modo di consolidarsi.** L’analisi conferma come l’emergenza sanitaria sia stata di recente uno dei motivi principali per il mancato utilizzo dei mezzi condivisi (noleggio a breve, sharing, monopattini), ma ai timori di natura sanitaria si stanno oggi sostituendo quelli di natura economica, almeno per un loro utilizzo ricorrente.

L’incertezza economica pesa ancora sulle scelte di acquisto

Gli utenti di mobilità si mantengono **scettici verso l’acquisto di una nuova automobile: ben il 55% del campione (in leggero calo rispetto al 57% dell’anno scorso) non ha preso neanche in**

considerazione l'acquisto di una vettura nuova, e come prima motivazione si conferma l'incertezza economica (33%), seguita dall'attesa di un calo dei prezzi (26%) in un futuro prossimo. Non è un caso se il 51% degli intervistati considera l'incentivo governativo un prerequisito per valutare se, o meno, acquistare un'auto nuova. In sostanza, gli italiani quando valutano un'auto si concentrano su prezzo e risparmio sui consumi, oltre che sulla sicurezza. Ed il contesto attuale di certo non facilita la propensione all'acquisto di un bene durevole.

“Il nuovo studio condotto con **Bain & Company**”, ha commentato il presidente di **ANIASA**, **Alberto Viano** a margine della presentazione, “certifica la centralità dell'auto nella mobilità degli italiani, il ritorno a una crescita della propensione verso la pay-per-use mobility e il clima di incertezza economica destinato a frenare il mercato degli acquisti anche nei prossimi mesi. Dati, questi, che **rendono ancora meno comprensibile la scelta del Governo di escludere i veicoli a noleggio e le auto aziendali dagli incentivi**. Il noleggio resta il principale strumento in grado di favorire la transizione ecologica del nostro parco circolante e di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti con quelli ibridi ed elettrici”.

“L'ascolto costante delle esigenze dei consumatori si conferma centrale nella definizione di un'offerta di mobilità che sia realmente efficace. La transizione ecologica non è solo opportuna, ma anche necessaria. **È però imprescindibile che questa avvenga di pari passo con una corretta informazione dei clienti e con lo sviluppo delle precondizioni a supporto**. Con l'obiettivo quindi di garantire a tutti il diritto alla mobilità non è solo cruciale lavorare sulla disponibilità di colonnine e infrastrutture, ma in modo più ampio anche sulla creazione di offerte di prodotto modulate sulle specifiche esigenze dei diversi gruppi di clienti: percorrenze elevate, ma anche tragitti ridotti, capacità di spesa superiore, ma anche quella più contenuta”, spiega **Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company**.

Tasse auto Primo sì alla delega fiscale: ecco cosa potrebbe accadere



Tutti ne hanno parlato per la temutissima riforma del catasto, ma il disegno di legge delega fiscale, approvato ieri alla Camera e da oggi all'esame del Senato, contiene anche alcuni principi che nei prossimi mesi, quando il governo dovrà tradurli in decreti attuativi, potrebbero interessare anche la vita degli automobilisti.

Nel mirino l'accisa sul gasolio. Uno dei primi provvedimenti potrebbe riguardare le accise sui carburanti, attualmente pari a 0,487 euro/litro per la benzina e a 0,367 per il gasolio. Da tempo questo vantaggio è nel mirino del governo. Infatti, nel Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi del ministero della Transizione ecologica si legge che "il gasolio non merita un trattamento fiscale preferenziale" e che "l'aliquota di accisa del gasolio dovrebbe essere innalzata al livello di quella della benzina". Insomma, su questo fronte la scure del governo pare proprio destinata a calare. Tra l'altro, in questo momento il livello delle accise in Italia è sensibilmente inferiore alla media europea, pari, rispettivamente, a 0,546 euro/litro e a 0,429 euro/litro. Tutto ciò non lascia presagire nulla di buono, soprattutto se si considera che il ddl delega approvato dalla Camera prevede "un adeguamento (...) in coerenza con l'European Green Deal e con la disciplina europea armonizzata dell'accisa, in modo tale da tener conto dell'impatto ambientale dei diversi prodotti nonché con l'obiettivo di contribuire alla riduzione progressiva delle emissioni di gas climalteranti (l'anidride carbonica, ndr) e alla promozione dell'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili ed ecocompatibili e alla promozione di uno sviluppo sostenibile".

Potrebbe scomparire il superbollo. Un secondo provvedimento potrebbe riguardare la

sovratassa sulle auto “potenti”, ossia quelle con più di 185 kW. La cosiddetta addizionale erariale, infatti, rientra a tutti gli effetti tra i micro-tributi, ricavandone lo Stato, in media, circa 120 milioni di euro l’anno. Il disegno di legge parla esplicitamente di “eliminazione di micro-tributi per i quali i costi di adempimento dei contribuenti risultino elevati, a fronte di un gettito trascurabile per lo Stato”. Spetterà al governo decidere se il superbollo rientra oppure no tra questi tributi, ma il Parlamento, lo scorso anno, in un’indagine conoscitiva propedeutica alla delega fiscale appena approvata, aveva inserito esplicitamente la sovratassa di 20 €/kW per le potenze superiori alla soglia di 185 kW tra quelle da cancellare.

Nessuna novità sul bollo. Il testo del disegno di legge delega non fa, comunque, alcun riferimento, nemmeno indiretto, alla tassa automobilistica, il cosiddetto bollo, che invece avrebbe bisogno di una profonda riforma, sia sulla parametrizzazione in base alla classe di emissioni, ferma all’Euro 4, sia sulle scadenze (sono tuttora previsti scadenze e periodi d’imposta differenziati sulla base della potenza dell’auto, cosa che comporta inutili complessità nel calcolo del primo pagamento). Per non parlare della parametrizzazione sulla potenza, inammissibilmente sganciata sia dalle emissioni climalteranti, sia dal reale utilizzo della vettura.

Riforma dell’Iva sulle auto aziendali. C’è, infine, la questione della fiscalità sulle auto aziendali, che invece dovrebbe essere oggetto di riforma. In particolare, l’intervento del Governo dovrebbe riguardare la detraibilità dell’Iva, ferma al 40% in Italia, in deroga alle disposizioni europee. Alla razionalizzazione dell’imposta sul valore aggiunto è dedicato un intero articolo della legge delega. L’obiettivo è quello di rivedere il numero e i livelli delle aliquote e la distribuzione delle basi imponibili tra le diverse aliquote. Anche in questo caso il governo dovrà tenere conto dell’European green deal. Dunque, potrebbe trovare terreno favorevole la proposta dell’**Aniasa**, l’Associazione delle società di noleggio, che prevede una detraibilità agganciata al valore delle emissioni di CO2 delle auto, crescente al diminuire dell’anidride carbonica, e una detrazione totale per le auto elettriche.

Ora l’esame del Senato. Come detto, il disegno di legge, che dev’essere confermato dal Senato, introduce soltanto i principi della nuova fiscalità, da cui, comunque, non dovrà derivare un incremento della pressione tributaria. Spetterà al governo, poi, intervenire con singoli e specifici decreti legislativi “entro 18 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge”.

Incentivi auto: ANIASA presenta un esposto all'Antitrust per l'esclusione delle flotte aziendali e del noleggio

ITALIAinforma
MAGAZINE ECONOMICO-FINANZIARIO

ANIASA, l'Associazione che rappresenta in Confindustria il settore dei servizi di mobilità, ha presentato un esposto all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in relazione agli incentivi recentemente varati dal Governo per l'acquisto dei veicoli meno inquinanti.

Al centro dell'esposto gli effetti "discriminatori" generati dalla normativa (DPCM del 6 aprile scorso) che esclude dalla platea dei beneficiari le aziende e, in particolare, il noleggio veicoli.

Sono tre gli aspetti distorsivi della concorrenza su cui si focalizza l'esposto presentato da **ANIASA** all'Autorità Antitrust.

Il Decreto prevede che gli incentivi siano disponibili solo per le forme di acquisto e leasing finanziario. Il noleggio a lungo termine che, rappresenta oggi un canale fortemente utilizzato (oltre 150.000 consumatori italiani hanno scelto di abbandonare la proprietà per prendere un'auto a noleggio di ultima generazione), è stato incomprensibilmente escluso per la prima volta da questa tornata di incentivi.

La scelta di agevolare gli acquisti delle vetture o la loro acquisizione in leasing, genera un pregiudizio nei confronti della mobilità "pay-per-use", canale che porta evidenti ricadute positive in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l'Erario. La norma di fatto limita le scelte del consumatore, rallentando il processo di transizione ecologica del nostro Paese.

Il noleggio oggi, dati alla mano, è il principale strumento in grado di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti, grazie a una quota significativa di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale) ed elettriche (30%) e a un tasso di rotazione dei veicoli in flotta (in media 4 anni) ben più veloce di quello medio del nostro parco circolante (vita media del veicolo pari a 11,5 anni).

Il secondo punto che produce una distorsione nella concorrenza riguarda l'esclusione delle aziende dagli incentivi. Tale previsione ha l'effetto di dirigere l'offerta delle Case costruttrici verso la vendita di automobili a privati, riducendo significativamente, in un momento di scarsità di prodotto come quello attuale, la fornitura di veicoli alle flotte aziendali e alle società di noleggio.

Il terzo passaggio dell'esposto si focalizza sul car sharing, formalmente incluso nella platea dei beneficiari, ma solo a condizione di un acquisto diretto delle auto da parte degli operatori. Una previsione destinata a rendere inefficace la misura rispetto all'obiettivo atteso di contribuire alla ripartenza dei servizi di condivisione: oggi, infatti, gli operatori di sharing acquisiscono la propria flotta tramite il noleggio, sia per evitare di immobilizzare ingenti capitali sia per acquisire un servizio di manutenzione della flotta, che solo le società di noleggio a lungo termine, con la loro capillare diffusione sul territorio, sono in grado di assicurare.

“Il Decreto così come è configurato orienta fortemente la domanda di acquisto dei veicoli con una grave ed inevitabile distorsione della concorrenza, a scapito degli operatori di mercato, ma soprattutto dei consumatori privati, che, proprio in questa fase di transizione ecologica, vedono pregiudicata la possibilità di utilizzare il noleggio per avvicinarsi, a costi accessibili, a nuovi veicoli ibridi ed elettrici. Auspichiamo che il Governo possa rimediare rapidamente a una misura ancorata al concetto di proprietà favorendo così realmente la libertà di scelta dei consumatori sulla forma di acquisizione delle auto”, ha commentato il Presidente ANIASA – Alberto Viano.

Esposto all’Autorità contro gli incentivi per le auto: “Sono discriminatori”



L’esposto dell’Autorità sugli incentivi auto

Un esposto all’Autorità garante della concorrenza e del mercato **in relazione agli incentivi recentemente varati dal governo** per l’acquisto dei veicoli meno inquinanti. L’ha presentato **Aniasa**, l’associazione che rappresenta in Confindustria il settore dei servizi di mobilità. Al centro dell’esposto gli effetti “discriminatori” generati dalla normativa, che esclude dalla platea dei beneficiari le aziende e, in particolare, il noleggio veicoli. Sono tre gli aspetti distorsivi della concorrenza su cui si focalizza l’esposto presentato all’Antitrust.

Il decreto prevede che gli incentivi siano disponibili solo per le forme di acquisto e leasing finanziario. Il noleggio a lungo termine che, rappresenta oggi un canale fortemente utilizzato (oltre 150.000 consumatori italiani hanno scelto di abbandonare la proprietà per prendere un’auto a noleggio di ultima generazione), è stato incomprensibilmente escluso per la prima volta da questa tornata di incentivi. La scelta di agevolare gli acquisti delle vetture o la loro acquisizione in leasing genera un pregiudizio nei confronti della mobilità “pay-per-use”, canale che porta evidenti ricadute positive in termini di sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli, nonché certezza sul fronte delle entrate tributarie per l’Erario. La norma di fatto limita le scelte del consumatore, rallentando il processo di transizione ecologica del nostro Paese.

Il noleggio oggi, dati alla mano, è il principale strumento in grado di accelerare il ricambio dei veicoli più inquinanti, grazie a una quota significativa di immatricolazioni di vetture ibride plug-in (47% del totale) ed elettriche (30%) e a un tasso di rotazione dei veicoli in flotta (in media 4 anni) ben più veloce di quello medio del nostro parco circolante (vita media del veicolo pari a 11,5 anni). Il secondo punto che produce una distorsione nella concorrenza riguarda l'esclusione delle aziende dagli incentivi. Tale previsione ha l'effetto di dirigere l'offerta delle Case costruttrici verso la vendita di automobili a privati, riducendo significativamente, in un momento di scarsità di prodotto come quello attuale, la fornitura di veicoli alle flotte aziendali e alle società di noleggio.

Il terzo passaggio dell'esposto si focalizza sul car sharing, formalmente incluso nella platea dei beneficiari, ma solo a condizione di un acquisto diretto delle auto da parte degli operatori. Una previsione destinata a rendere inefficace la misura rispetto all'obiettivo atteso di contribuire alla ripartenza dei servizi di condivisione: oggi, infatti, gli operatori di sharing acquisiscono la propria flotta tramite il noleggio, sia per evitare di immobilizzare ingenti capitali sia per acquisire un servizio di manutenzione della flotta, che solo le società di noleggio a lungo termine, con la loro capillare diffusione sul territorio, sono in grado di assicurare.

“Il decreto così come è configurato orienta fortemente la domanda di acquisto dei veicoli con una grave ed inevitabile distorsione della concorrenza, a scapito degli operatori di mercato, ma soprattutto dei consumatori privati, che, proprio in questa fase di transizione ecologica, vedono pregiudicata la possibilità di utilizzare il noleggio per avvicinarsi, a costi accessibili, a nuovi veicoli ibridi ed elettrici. Auspichiamo che il Governo possa rimediare rapidamente a una misura ancorata al concetto di proprietà favorendo così realmente la libertà di scelta dei consumatori sulla forma di acquisizione delle auto”, ha commentato il presidente **Aniasa** Alberto Viano.

Perché i consumi sostenibili rimangono un lusso per pochi - Linkiesta.it



«Tutti pazzi per le due ruote», titolava il Sole 24 Ore qualche giorno fa in occasione della Giornata mondiale della bicicletta del 3 giugno, aggiungendo che tra i motivi del ritrovato amore per i mezzi a pedali vi sono certamente le difficoltà di spostamento dovute alla pandemia, ma anche il bonus governativo del 2020 e le nuove piste e corsie ciclabili sorte in seguito allo stanziamento di fondi strutturali per la mobilità sostenibile. Insomma, citando testualmente, «un vento in poppa che, in prospettiva, sarà nuovamente alimentato dal caro carburante che inevitabilmente spingerà nuovi adepti a tornare a usare le due ruote per spostamenti a breve e medio raggio».

Secondo un recente sondaggio Ipsos, la maggior parte degli adulti ritiene che la bicicletta ricopra un ruolo importante nella riduzione delle emissioni di Co2 (in media l'86%) e nella riduzione del traffico motorizzato (80%). Tuttavia, la metà afferma che pedalare nella propria zona è troppo pericoloso. Non a caso, nel quotidiano, la bici viene utilizzata molto di più in quei Paesi dove la percezione della sicurezza sulle strade è maggiore: Cina, Giappone, Paesi Bassi, Danimarca.

Noi italiani pensiamo spesso che i ciclisti siano un pericolo per pedoni e automobilisti. Il 76% di noi (la nostra è la percentuale più alta tra tutti i 28 Paesi esaminati nel sondaggio, oltre a

essere più alta di 12 punti rispetto alla media internazionale) riconduce questo giudizio al mancato rispetto delle regole del traffico da parte dei ciclisti. Il 70% sostiene che siano un pericolo tanto per i pedoni quanto per le automobili, le moto e i motorini.

Pur nel dichiarato amore per il mezzo a pedali, noi italiani ci muoviamo in automobile molto di più di quanto non lo facessimo prima della pandemia. Secondo la ricerca “La mobilità che non cambia”, presentata a Milano recentemente da **Aniasa** (l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità), negli ultimi mesi siamo tornati a utilizzare l’auto con una frequenza maggiore (+60%) rispetto al pre-pandemia. Un dato certificato anche dall’app “Mappe” di Apple.

«Nonostante la ritrovata mobilità – recita la ricerca di **Aniasa** – il mercato è nel suo momento di peggior crisi dagli Anni 70 e il parco auto circolante continua a invecchiare, lasciando presagire per la nostra mobilità nazionale un “Effetto Cuba” preoccupante» in termini di sicurezza, ma anche di emissioni inquinanti.

I consumatori, quindi, non hanno ancora sposato le nuove tendenze della mobilità, che faticano a imporsi nel contesto attuale e – per quanto allettanti possano essere gli attuali incentivi sulle vetture a zero e a basse emissioni di CO2 – non ci si può aspettare risultati eclatanti o salvifici verso una mobilità sostenibile, ma solo un po’ di movimento rispetto alle immatricolazioni. Prova ne è che le auto *full electric* aumentano di quota ma sono ancora poco rilevanti: spesso, il consumatore sceglie di non scegliere comprando un veicolo ibrido. Il mercato delle auto elettriche è per ora appannaggio quasi esclusivo delle città del Nord e delle flotte aziendali.

Ritenuto dai consumatori eccessivamente costoso, l’elettrico è (per ora) un bene per pochi. E questo è un elemento che corrobora l’aumento del divario di mobilità tra i pochi che possono permettersi vetture con nuove motorizzazioni e i molti che restano aggrappati alla vecchia auto. Ancora oggi, scegliere comportamenti e consumi sostenibili è un privilegio per pochi.

Nel corso degli ultimi anni, da queste pagine ho sempre parlato della seguente possibilità. A fronte della situazione di stallo in cui i governi si sono ritrovati nell’affrontare le complesse sfide per la costruzione di un futuro più sostenibile ed equo, potrebbero essere i mondi dell’impresa e della società civile a indicarci la via verso un reale cambio di paradigma. E in un periodo di transizione come quello attuale, sia i produttori sia i consumatori devono sviluppare (da un lato) e stimolare (dall’altro) maggiori sensibilità e competenze. Senza un’adeguata comprensione del reale potere dei singoli atti quotidiani di acquisto – i quali rappresentano una vera e propria forma di voto politico e sociale – nessuna svolta sarà possibile.

Ddl delega fiscale, sì della Camera: quali novità per l'auto



Cosa aspettarsi per bollo, accise e detraibilità IVA dalla proposta ora all'esame del Senato e che il Governo dovrà disciplinare nei 18 mesi seguenti.

Con il **nuovo disegno di legge delega per la revisione del sistema fiscale**, approvata dalla Camera giovedì 23 giugno dopo il "sì" del **Consiglio dei Ministri** (5 ottobre 2021) e che passa **al vaglio del Senato**, il Governo sarà chiamato nei prossimi mesi a mettere diverse novità "nero su bianco" attraverso una serie di decreti attuativi. È possibile che la **riforma fiscale** interesserà anche **l'automobile**, con nuovi provvedimenti che riguardano **accise sui carburanti** (in particolare il gasolio), **detraibilità IVA**, **tassa di proprietà** e **superbollo**. Ma andiamo con ordine.

Indice

1. Disegno di legge delega fiscale: a che punto siamo
2. Disegno di legge delega fiscale: il gasolio sarà ancora più tassato?

1. Accise sui carburanti un po' più elevate della media europea, ma...
2. Adeguarsi all'Europa
2. Proposta di legge delega fiscale: le ipotesi sulla detraibilità IVA

3. Disegno di legge delega fiscale: a quanto una riforma del bollo auto?
4. Proposta di legge riforma fiscale: addio superbollo?
5. Riforma fiscale: verso il parere del Senato

Disegno di legge delega fiscale: a che punto siamo

Il ddl che rivede il sistema fiscale era stato al centro di un nostro approfondimento all'inizio di ottobre 2021: quando, cioè, il Consiglio dei Ministri lo aveva approvato. Già in quell'occasione, si faceva notare come, pur senza alcun riferimento alle autovetture, ci si potrebbero attendere alcuni provvedimenti in relazione alle accise che gravano sul prezzo finale dei carburanti, sulle misure fiscali per le auto aziendali (a proposito delle quali le Associazioni di categoria chiedono da tempo di metterci mano) ed il superbollo.

Disegno di legge delega fiscale: il gasolio sarà ancora più tassato?

Sul taccuino delle priorità del Governo potrebbero esserci le **accise su benzina e gasolio**, da tempo agli onori delle cronache per le paurose impennate del prezzo dei carburanti e l'intervento dell'esecutivo che – almeno **fino al prossimo 8 luglio** – ha diminuito di 30,5 centesimi l'entità del peso fiscale (fra accise e IVA applicata) per ogni litro di carburante. Attualmente, **le accise sulla benzina** ammontano a 0,487 euro al litro, e quelle **sul gasolio** incidono per 0,367 euro/l.

Accise sui carburanti un po' più elevate della media europea, ma...

Livelli inferiori rispetto alla media europea (rispettivamente 0,546 euro/l di accise sulla benzina e 0,429 euro al litro di peso fiscale sul gasolio), tuttavia – viene da aggiungere – **in proporzione elevate** se si tiene conto del minore potere d'acquisto dei consumatori italiani rispetto ad altri Paesi europei e al fatto che negli ultimi 30 anni i salari in Italia sono diminuiti in media del 3%, mentre **in Germania gli stipendi sono aumentati del 34%**, **in Francia** sono cresciuti del 31% e **in Spagna** sono saliti del 6%. Peraltro, il Ministero della Transizione Ecologica indica chiaramente (lo dice il Catalogo MITE dei sussidi dannosi per l'ambiente) che il gasolio *“Non merita un trattamento fiscale preferenziale”*. In buona sostanza, **l'aliquota di accise sul gasolio** dovrebbe essere uguale a quella che grava sulla benzina.

Adeguarsi all'Europa

Staremo ovviamente a vedere, ma la mannaia del Governo sembra proprio essere pronta ad essere calata sul collo dei contribuenti. In effetti, il disegno di legge delega fiscale prevede che **le accise sui carburanti vengano adeguate** *“Coerentemente con l'European Green Deal e con la disciplina europea di armonizzazione delle accise, per tenere conto dell'impatto ambientale dei diversi prodotti, per contribuire alla riduzione progressiva delle emissioni di CO2 e per promuovere l'impiego di fonti di energia rinnovabili ed ecocompatibili, nonché di uno sviluppo sostenibile”*.

Proposta di legge delega fiscale: le ipotesi sulla detraibilità IVA

È possibile che tra le riforme in fase di attuazione ci sia una revisione sulla **detraibilità dell'imposta sul valore aggiunto per le auto aziendali** (attualmente al 40%, e in deroga a quanto disposto dall'Unione Europea) a beneficio di tutti i **veicoli a basse emissioni**, come previsto dalla **Commissione Finanze della Camera** a fine giugno 2021. Si tratta, nello specifico, di una delle "voci" che concorrono a formare l'insieme dei **tributi minori** la cui relativa incidenza è solamente dello 0,1% sul complessivo delle entrate fiscali (ne fa parte anche il superbollo di cui ci occupiamo più diffusamente qui sotto). Bisognerà, nello specifico, formulare un **nuovo "peso" fiscale** (entità delle aliquote e redistribuzione delle basi imponibili fra le varie aliquote). In questo senso, è possibile che l'esecutivo terrà conto dell'"*European Green Deal*" che prevede il raggiungimento della **neutralità climatica entro il 2050**. Ed è qui che si incontrerebbe quanto proposto in temi recenti da **ANIASA** (Associazione nazionale che rappresenta le aziende del noleggio): una **detraibilità fiscale correlata alle emissioni di CO2** dell'autovettura. Ovvero: meno CO2 viene emessa, più leggero sarà il carico fiscale, e via via fino ad azzerarsi (detrazione totale) per le auto elettriche.

Disegno di legge delega fiscale: a quanto una riforma del bollo auto?

Il test del ddl non dice niente sulla tassa di proprietà. La questione del **bollo auto**, in effetti, dovrebbe essere largamente riveduta. **L'attuale determinazione del bollo auto** (di competenza delle Regioni) è di fatto ferma all'Euro 4 (si calcola, in linea generale, lo stesso importo base di 2,58 euro a kW per le autovetture Euro 4, Euro 5 ed Euro 6), prevede **scadenze e periodi di imposta differenti** in base alla potenza in kW del veicolo, e **non fa alcuna distinzione fra potenza della vettura, effettivo utilizzo del veicolo e quindi quantitativi di CO2 realmente emessi**. **L'importo del bollo auto è lo stesso per tutti**, a prescindere se si percorrono 30.000 km all'anno o lo si lasci fermo.

Proposta di legge riforma fiscale: addio superbollo?

L'addizionale che riguarda le autovetture con potenza oltre 185 kW (che non è mai piaciuta ad alcun utente, e peraltro fa parte dei **micro-tributi** che ogni anno fanno confluire cifre nell'ordine di 120 milioni di euro) potrebbe in effetti scomparire. Il disegno di legge parla chiaro: si intende **eliminare i tributi minori**, che generano costi elevati per i contribuenti a fronte di un gettito "*Trascurabile per lo Stato*". In effetti, la legge di Bilancio 2022 aveva mantenuto il superbollo (ciò, si ritiene, in assenza di un decreto specifico perché la legge di riforma fiscale è attualmente in discussione), mentre nel 2021 il Parlamento - in sede di studio sulle materie fiscali che precedeva il disegno di legge delega approvato dalla Camera - aveva inserito il superbollo fra le tasse da eliminare.

Riforma fiscale: verso il parere del Senato

L'esame del disegno di legge sulla riforma fiscale, che ha ricevuto "disco verde" dalla Camera, passa al Senato. Va tenuto presente che il "pacchetto" si riferisce solamente alle **linee guida**

sulle nuove questioni tributarie: non dovrà in effetti esserci alcun **inasprimento della pressione fiscale**. Sarà in ultimo **il Governo** a definire le specifiche condizioni in dettaglio, attraverso decreti legge ad hoc che dovranno essere emanati entro 18 mesi dalla data di entrata in vigore della legge.

Delega fiscale: cosa comporta per il mondo dell'auto

Il disegno di legge delega fiscale è stato approvato ieri alla Camera e oggi è all'esame del Senato. Ma cosa comporta questo per il mondo dell'auto?

Di cosa tratta la delega fiscale?

Come forse è ovvio, il primo punto della delega fiscale riguarderà le accise sui carburanti, oggi pari a 0,487 euro al litro per la benzina e a 0,367 euro per il gasolio. Il Governo sta ragionando proprio sul vantaggio di quest'ultimo. Secondo il Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi del Ministero della Transizione Ecologica, infatti, si parla proprio di questo. *"Il gasolio non merita un trattamento fiscale preferenziale", si legge, "e l'aliquota di accisa dovrebbe essere innalzata al livello di quella della benzina"*.

L'adeguamento al Green Deal

Ad oggi, il livello delle accise in Italia è inferiore alla media europea. Questa però non è una buona notizia. Infatti, il DDL delega approvato alla Camera prevede *"un adeguamento in coerenza con l'European Green Deal e con la disciplina europea armonizzata dell'accisa, in modo tale da tener conto dell'impatto ambientale dei diversi prodotti. Ma anche con l'obiettivo di contribuire alla riduzione progressiva delle emissioni di gas climalteranti e alla promozione dell'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili ed ecocompatibili e alla promozione di uno sviluppo sostenibile"*.

Potrebbe scomparire il superbollo?

Un'altra questione potrebbe riguardare la sovrattassa sulle auto più potenti, sopra i 185 kW. Si chiama addizionale erariale, ed è in tutti i sensi un micro tributo, che frutta allo stato circa 120 milioni di euro l'anno. Nel disegno di legge è specificata *"l'eliminazione di micro tributi per i quali i costi di adempimento dei contribuenti risultino elevati, a fronte di un gettito trascurabile per lo Stato"*. Non sappiamo se il superbollo rientra tra queste opzioni: di sicuro, la sovrattassa sulle auto più potenti era stata classificata tra quelle da eliminare.

Nulla di nuovo sul bollo

Quanto al bollo, il decreto fiscale non ne accenna, neppure in maniera indiretta. Ciò non toglie però che una riforma in proposito sarebbe necessaria, sia sulla parametrizzazione che sulle scadenze. La parametrizzazione della potenza, invece, è ancora separata dalle emissioni climalteranti, ma anche dal reale uso dell'auto.

La fiscalità delle auto aziendali

La fiscalità delle auto aziendali dovrebbe invece subire delle riforme. I punti da toccare dovrebbero essere la detraibilità dell'Iva, ferma al 40% in Italia; ma anche la razionalizzazione dell'imposta sul valore aggiunto, cui è dedicato un articolo intero. Pur tenendo comunque conto dell'European Green Deal, il Governo dovrà rivedere il numero e i livelli delle aliquote e la distribuzione delle basi imponibili tra le diverse aliquote. Su questi presupposti, potrebbe essere percorribile la proposta dell'**Aniasa** (Associazione delle Società di Noleggio), di una detraibilità legata al valore delle emissioni, oltre ad una detrazione per le auto elettriche.

In attesa della parola definitiva

Come dicevamo poco sopra, il decreto fiscale dovrà passare dall'esame del Senato, ma non dovrebbe derivarne un aumento della pressione tributaria. L'ultima parola spetterà poi al Governo, con specifici decreti legislativi, entro 18 mesi dalla data di entrata in vigore della legge.



Noleggino a lungo termine, la scelta degli italiani: trend in crescita anche per il 2022

Secondo l'ultimo **rapporto** pubblicato da **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici), il noleggio a lungo termine sta macinando **numeri** sempre più **entusiasmanti** trascinando di fatto il settore dell'automotive in **crisi** profonda sin da prima della pandemia.

Rispetto al **2020**, infatti, i **numeri** per quanto riguarda i nuovi contratti di **noleggio a lungo termine per privati** hanno fatto registrare un +12%, arrivando a quasi 9 milioni di euro di fatturato, dimostrando come questo tipo di **formula**, sia ormai uscita fuori da quella parte del mercato che riguardava esclusivamente le **aziende** che sceglievano i contratti di noleggio ad esclusiva dotazione dei **dipendenti**. Adesso la maggioranza dei **contratti di noleggio** viene sottoscritta dai privati che scelgono questa formula in **alternativa** al **possesso** del veicolo.

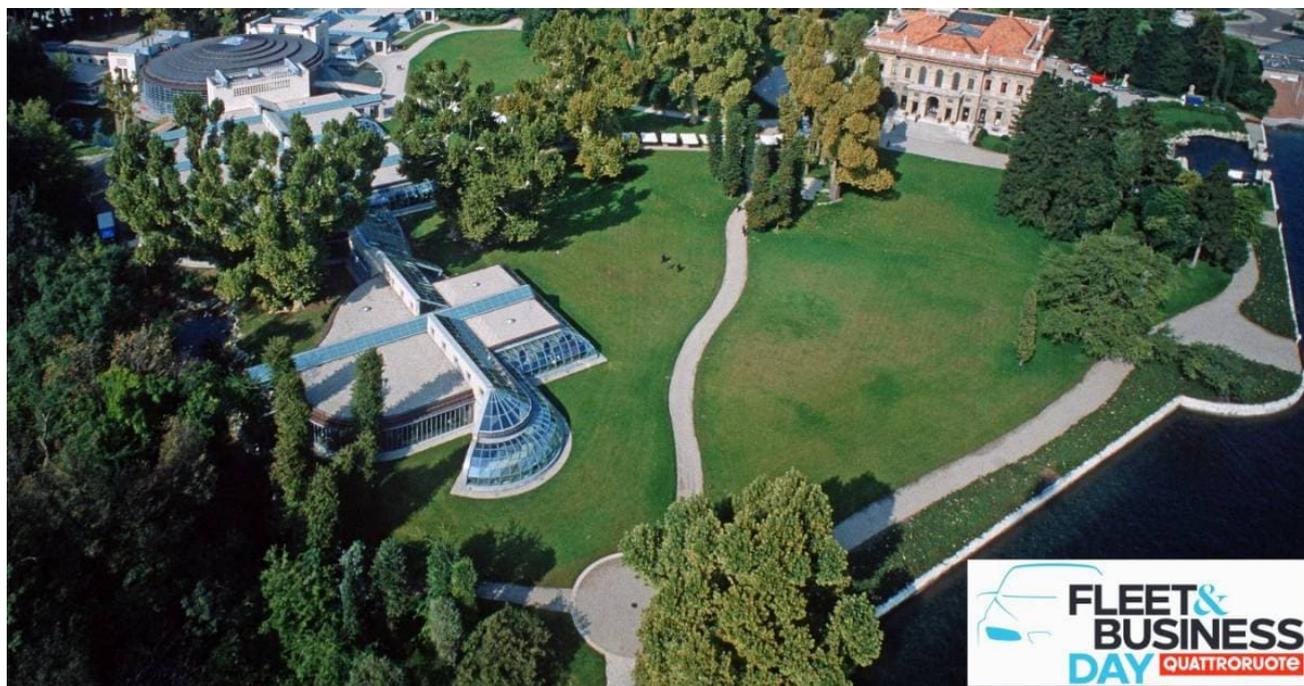
Ma non è sempre facile destreggiarsi dell'intricato mondo delle **offerte** di questo tipo ed è quindi necessario affidarsi ad un **partner** in grado di indirizzare nel mondo giusto chi si avvicina a questo tipo di soluzione, specialmente se è la prima volta. Il noleggio lungo termine per privati Rent4you è la scelta migliore per chi intende **cambiare** il proprio modo di vivere l'automobile, andando a rivolgersi ad un'**agenzia** di comprovata **esperienza**, in grado di accompagnare il cliente in ogni fase della compravendita, dalla scelta del veicolo fino al termine del contratto.

Chi sceglie il **noleggio a lungo termine**, infatti, lo fa con la **consapevolezza** di avere a disposizione un veicolo nuovo, sicuro, efficiente e **performante**, ma soprattutto con la certezza di avere sempre affianco persone che saranno in grado di andare incontro ad ogni esigenza e risolvere ogni problematica.

I **contratti di noleggio a lungo termine**, come quelli previsti da Rent4you prevedono, oltre al temporaneo possesso del veicolo, anche tutte quelle **spese accessorie fondamentali** come l'**assicurazione RCA**, la **manutenzione**, sia quella ordinaria, come il **tagliando** periodico, che quella straordinaria come in caso di sinistri o guasti improvvisi. Ma soprattutto, nel contratto di **noleggio**, è prevista l'**assistenza stradale**, attiva 24 ore su 24, in modo che il cliente possa davvero sentirsi al sicuro, davvero in qualsiasi situazione.

A tutto questo, poi, si aggiunge quello che è **valore** del veicolo stesso. I clienti che scelgono il **noleggio con Rent4you** hanno a disposizione una flotta di veicoli di ogni tipo, da quelli commerciali alle auto, fino ai mezzi a due ruote, tutti **nuovi**, accuratamente **selezionati** e revisionati, pronti per affrontare la **strada** e accompagnare il cliente lungo tutto il suo percorso, qualunque esso sia.

F&B Day La (ricca) agenda definitiva dell'evento



F&B Day

Titolo: **C.A.S.E.**

Connected Autonomus Shared Electric

Il futuro dell'auto in un acronimo

Quando: **29 giugno**

Orari: **9.30- 16.30**

Dove: **Villa Erba - Cernobbio (CO)**

La giornata

- **9.30-10.30:** Welcome coffee, registrazioni e networking
- **10.30 - 11.30:** Le nuove tecnologie salgono a bordo delle auto connesse. Opportunità e problematiche di questa nuova complessità. Dopo anni in cui si è messa la polvere sotto il tappeto su **cybersecurity** e trattamento dati delle auto connesse, l'industry reagisce, grazie anche ai nuovi regolamenti internazionali. Una sessione eterogenea dove verrà spiegato come riuscirci, senza nascondere sotto il palco la polvere degli attacchi hacker e le difficoltà a gestire e trattare i dati prodotti dalle nuove tecnologie on board.
- I relatori:

- **Giuseppe Serio** - Senior Director Market Development Upstream
- **Cosimo Senni** - Co-presidente e Istruttore per la Cybersicurezza per Auto-Isac Europe
- **Luca Savoldi** - Co-founder & Ceo di Abissi
- **Daniele Antonioli** - Assistant Professor at Eurocom with the Software and System Security (S3) group
- **11.30 - 11.50:** Il direttore **Gian Luca Pellegrini** intervista **Jarno Trulli**, testimone in prima persona della trasformazione dal mondo endotermico a quello elettrico
- **11.50 - 12.00:** Quattroruote Professional Pit Stop - Da CarMaker a Software House. Come questa Evoluzione impatterà sulla tenuta del valore del Veicolo ? Ne parlerà **Iacopo Barberini** - Automotive Industry Director - Quattroruote Professional
- **12.00 - 13.00:** Servizi innovativi e nuovi modelli di business per un mondo in grande trasformazione. Come cavalcare la rivoluzione in atto. Le nuove tecnologie comportano per la gestione delle flotte nuove possibilità di analisi dei dati, innovativi servizi, personalizzazioni di car policy e car list, per una mobilità che cambia. Anche per diventare più sostenibile. Per l'ambiente ma anche per finanze delle società.
- I relatori:

- **Alberto Viano** - Presidente **Aniasa**
- **Fabio Gadda** - Marketing Program Manager di Teoresi
- **Lorenzo Sistino** - Ceo & Founder Miicar, gruppo Facile.it
- **13.00 - 14.00:** Pranzo
- **14.00 - 16.30** Networking, spazi espositivi e test drive
Qui di seguito le auto disponibili:

- Audi Q4 e-tron
- Kia Sportage Phev
- Koelliker Maxus eDeliver 3
- Koelliker Mitsubishi Eclipse Cross Phev
- Lexus NX Plug in
- Mazda CX-60
- Nissan Ariya
- Škoda Enyaq iV 80x Full Electric
- Volkswagen ID.5 Pro Performance
- Volvo XC40 Recharge

Ultimi posto disponibili per Fleet e mobility manager!. Appuntamento quindi a Villa Erba Cernobbio (CO), il prossimo 29 giugno. Per avere maggiori informazioni e per iscrivervi

claccate qui.

A Villa Erba la quinta edizione di Quattroruote Fleet&Business Day



Il Quattroruote Fleet&Business Day torna in presenza. La quinta edizione dell'appuntamento di riferimento per i fleet manager - ideato e promosso da Quattroruote con il supporto di Quattroruote Professional - si svolgerà mercoledì 29 giugno nella meravigliosa location di Villa Erba a Cernobbio (Como) e sarà un evento esclusivo all'insegna dell'**exhibition** e del **networking**.

Come ben rappresentato dal titolo "**C.A.S.E. Connected Autonomus Shared Electric**" l'obiettivo della giornata sarà quello di tracciare, con un acronimo, il futuro dell'auto e della mobilità partendo proprio dall'analisi delle opportunità e delle problematiche derivanti dalle nuove tecnologie introdotte dall'industry. A tale proposito, con l'aiuto dei massimi esperti del settore, la prima parte del Quattroruote Fleet&Business Day approfondirà il tema della **cybersecurity** e del **trattamento dei dati delle auto connesse** mettendo in luce tutta la complessità del tema anche in relazione ai nuovi regolamenti internazionali. La seconda sessione verterà invece sui servizi innovativi e sui **nuovi modelli di business** che proprio le tecnologie comportano per la gestione delle flotte: dalle nuove possibilità di analisi dei dati alla personalizzazione di car policy e car list. Un cambio di passo sostanziale che si dimostra un alleato importante anche nella sfida della sostenibilità.

L'evento vedrà intervenire **Jarno Trulli** come ospite d'onore: l'ex pilota dialogherà con il direttore di Quattroruote Gian Luca Pellegrini lasciando la sua testimonianza sul tema del "cambiamento".

Il Quattroruote Fleet&Business Day a Villa Erba raccoglierà il meglio dell'offerta di servizi, prodotti e modelli auto rivolti al mondo del Fleet Management e sarà un momento esclusivo per scoprire nel dettaglio le caratteristiche tecniche delle auto di nuova generazione. A disposizione dei partecipanti e con il supporto degli expert driver di Quattroruote sarà realizzata infatti una **driving experience** per ricevere informazioni utili e consigli per una guida efficiente. Messa a disposizione dagli sponsor dell'evento, saranno dieci i modelli protagonisti dell'area test drive: Audi Q4 e-tron, Kia Sportage Phev, Lexus NX Plug in, Maxus eDeliver 3, Mitsubishi Eclipse Cross Phev, Mazda CX-60, Nissan Ariya, Škoda Enyaq iV 80x Full Electric, Volkswagen ID.5 Pro Performance, Volvo XC40 Recharge.

A confermare il successo dell'iniziativa firmata Quattroruote e la grande attesa di un evento di simile portata è il supporto ricevuto proprio dal mercato: come sempre patrocinato da **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e dei Servizi Automobilistici), l'evento ha quest'anno registrato un **forte incremento di aziende partner** (22 vs 12 del 2021): Audi Fleet, ENI Plenitude Becharge, EnjoyBusiness, Geotab, LeasePlan, LoJack, Maxus, Mazda, Mitsubishi Motors, MyFleetSolution, Nissan, Program, ViaMilanoParking, Skoda, Targa Telematics, Telepass, Texa TMD, Toyota, Volvo, Volkswagen, Webfleet Solutions.

Il noleggio auto che non piace al Governo italiano



Non sono giorni semplici **per il noleggio auto in Italia.**

Se, da un lato, i cittadini non sono ancora stati adeguatamente introdotti alla cultura del noleggio Automotive e molto spesso sono confusi sulle varie formule di acquisto disponibili, dall'altro il Governo sembra divertirsi nel mettere il bastone tra le ruote a un comparto che potrebbe rilanciare il settore e la mobilità.

L'esclusione dagli incentivi

Ma qual è stato l'ultimo colpo incassato dal noleggio auto negli ultimi mesi? **L'esclusione dagli incentivi**, volti a favorire il passaggio a una mobilità elettrica più diffusa.

Sembra infatti che il Governo abbia strizzato l'occhio alla vendita e al leasing, ma non al noleggio a lungo termine. Una decisione che ha fatto riflettere (e anche alterare) i vari operatori del settore. Facciamo passare l'inclusione del leasing, ma **una distinzione così marcata tra vendita e noleggio a lungo termine è un affronto vero e proprio.**

Lasciatemelo dire in modo chiaro: **gli incentivi**, soprattutto se organizzati in questo modo, **non favoriscono la vendita dell'auto.** Non nel senso vero e proprio del termine "vendita".

Gli italiani hanno dimostrato di essere sempre più confidenti nei confronti di formule di acquisto diverse, più convenienti, che non si limitino solo ed esclusivamente all'acquisto del cosiddetto pezzo di ferro, ma che affianchino anche dei servizi vantaggiosi.

Cose che, come sappiamo, il noleggio a lungo termine è in grado di offrire.

Sembra che, nonostante tutto, il noleggio auto non sia comunque considerato come uno dei motori più importanti e interessanti per risollevare il mercato Automotive.

Poco sopra l'ho chiamato un affronto e so che vi starete chiedendo "per chi?". Beh, gli attori coinvolti sono molti. Dalle società di noleggio, ai Dealer, agli operatori del settore che offrono questo servizio. Ma soprattutto **per le aziende che hanno flotte e per chi sceglie questa formula** per avere sempre auto nuove ed essere sempre al passo con gli *upgrade* che la mobilità porta con sé anno dopo anno.

Si tratta di una decisione che fatica a trovare una risposta plausibile. Gli ultimi dati di **ANIASA** hanno sottolineato come il noleggio sia in crescita nell'ultimo periodo, con oltre 150mila consumatori italiani che hanno scelto di abbandonare la proprietà dell'auto, spostando la propria attenzione verso un noleggio di ultima generazione.

L'impegno di **ANIASA** per il noleggio auto in Italia

Secondo **ANIASA**, questa scelta fa acqua da diverse parti. In particolare, l'Associazione ha evidenziato tre punti su cui ha costruito il **proprio esposto all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato**:

- innanzitutto, l'esclusione del noleggio dal decreto incentivi genera inevitabilmente un **pregiudizio nei confronti della mobilità *pay-per-use***, che forse appare ancora come una cosa futuristica agli occhi dei nostri Ministri. Una visione che potrebbe essere facilmente smentita, dati alla mano. Questo tipo di mobilità, infatti, ha evidenti ricadute positive in ottica di **sostenibilità ambientale e sicurezza dei veicoli**. Ma non solo. Si collega anche alle tematiche legate alle entrate tributarie per l'Erario. In Italia, il noleggio è il principale strumento in grado di **accelerare il ricambio di veicoli più inquinanti**. Questo perché una quota significativa delle immatricolazioni è di auto ibride plug-in (47% del totale) ed elettriche (30%).
- **le aziende sono un altro dei punti dolenti**. Premessa: la velocità del tasso di rotazione delle flotte è molto più rapido rispetto a quello del parco circolante. Tuttavia, l'esclusione ha coinvolto anche le flotte aziendali. Nel momento in cui gli incentivi e la possibilità di usufruirne sono solo rivolti ai privati, va da sé che le Case Madri sono più interessate a vendere direttamente ai privati, lasciando le imprese in difficoltà in un momento in cui si trovano ad affrontare anche una preoccupante scarsità di prodotto.
- ultima vittima è quella del **car sharing**, incluso nell'elenco dei beneficiari solo a condizione di un acquisto diretto delle auto da parte degli operatori. In sostanza, una mazzata per tutte quelle formule che fanno della condivisione il proprio propulsore.

Insomma, il noleggio non piace al Governo italiano. Ma questo ultimo smacco al settore Automotive ha trovato, tra gli attori coinvolti, il disappunto e la delusione di molti. Ecco perché l'esposto presentato da **ANIASA** segna un importante momento nel panorama dell'auto, nella speranza che possa portare a un confronto approfondito e risolutorio.



Mobi Mag, il tg della mobilità | #23 - 29 giugno 2022



È online la ventitresima edizione di **Mobi Mag**, il primo tg italiano dedicato al mondo della mobilità, realizzato dalla redazione di **Fleet Magazine**.

Cominciamo con il dissenso di Governi e istituzioni per il piano di transizione energetica ipotizzato dalla Commissione Europea, per poi spostarci al mondo degli Adas e, infine, ripercorrere l'esposizione del MiMo 2022.

Ti sei perso le precedenti edizioni? Guarda qui tutte le puntate di Mobi Mag

TUTTI I TEMI DI MOBI MAG

Transizione discussa

L'Ue impone lo **stop alla produzione** di veicoli con motorizzazione termica a partire dal 2035, ma i Governi non ci stanno e, interpellati di fronte alla Commissione Europea, hanno chiesto una proroga all'attuazione del Fit for 55, il piano di transizione energetica dell'Unione.

Approfondiamo assieme a **Giuseppe Benincasa**, Direttore Generale di **ANIASA**, tra le associazioni automotive presenti al tavolo ministeriale tenutosi sul tema nei giorni scorsi.

Chi conosce gli Adas?

A partire dal 1° luglio sistemi di assistenza alla guida come frenata d'emergenza e mantenimento della corsia diverranno obbligatori sulle vetture di nuova immatricolazione. Ma quanto sono conosciuti e utilizzati gli Adas all'interno delle flotte aziendali? Lo abbiamo chiesto ai Fleet e Mobility Manager protagonisti della nostra survey sulla **Mobility Transformation**.

Approfondisci: Adas obbligatori dal 1° luglio, l'elenco completo

Cosa resta del MiMo

Nel mese di giugno si è tenuta la seconda edizione del **MiMo – Milano Monza Motor Show**, che ha portato all'attenzione del grande pubblico le ultime novità del settore della mobilità. Riguardiamo insieme le curiosità che più ci hanno colpito dell'esposizione.

FOLLOW US

Per rimanere sempre aggiornato seguici sul canale **Telegram** ufficiale e **Google News**. Iscriviti alla nostra **Newsletter** per non perderti le ultime novità di **Fleet Magazine**.

?**Noleggio a lungo termine per lavoratori autonomi: cos'è e le differenze col leasing**



L'auto è meglio acquistarla, noleggiarla a lungo termine o prenderla in leasing?

Nel momento in cui si ha necessità di servirsi di un'auto, molte persone si trovano di fronte a un dubbio: è meglio acquistarla, noleggiarla a lungo termine o prenderla in leasing? Quando si parla di lavoratori autonomi e dunque di un'auto che serve per scopi lavorativi, di solito l'indecisione è tra le ultime due opzioni, ma spesso non si conoscono bene le differenze tra l'una e l'altra.

Il noleggio a lungo termine per lavoratori autonomi, come quello offerto da **Total Renting** in tutta Italia, sembra essere estremamente conveniente a livello economico, ma anche per quanto riguarda la gestione. Ma quali sono le reali differenze con il leasing? Scopriamolo insieme nei prossimi paragrafi.

Differenze tra leasing e noleggio a lungo termine

Negli ultimi tempi, sempre più lavoratori autonomi scelgono il noleggio a lungo termine come soluzione per la propria mobilità. Ma altrettanti lavoratori non conoscono esattamente né il suo funzionamento né in cosa si differenzi esattamente dal leasing.

Il **leasing** è un servizio molto simile in realtà all'acquisto dell'auto ed ha quindi dei connotati più tradizionali. Nel contratto di leasing troviamo due soggetti coinvolti, ovvero il Lessor, cioè

la società proprietaria del veicolo, e il conduttore, cioè colui a cui viene ceduto il veicolo per un certo periodo di tempo dietro pagamento di un canone mensile.

Quando questo contratto decade, ci sono 4 possibilità per il cliente:

- riscattare l'auto con una maxi rata finale, diventandone quindi ufficialmente il proprietario;
- prolungare il contratto di leasing;
- chiedere un nuovo contratto per un altro mezzo;
- restituire l'auto.

Possiamo inoltre dire che esistono due tipi di leasing: il **leasing finanziario** e il **full leasing**. Il primo è quello più standard, in cui il canone mensile comprende soltanto il costo dell'auto, mentre tutti i costi ulteriori dell'auto sono a carico del conduttore (bollo, assicurazione, spese di manutenzione ecc). Il full leasing invece permette di aggiungere ulteriori servizi ed è la via di mezzo tra i leasing e il noleggio a lungo termine.

Il **noleggio a lungo termine** invece permette di abbandonare il concetto di proprietà di un'auto e di conseguenza tutti gli obblighi che ne derivano. Con questo servizio infatti è possibile noleggiare un'auto per un periodo che solitamente va dai 2 ai 5 anni, senza dover ricorrere a finanziamenti che sono invece necessari per l'acquisto.

Inoltre a differenza del leasing nel canone mensile sono compresi una serie di servizi di cui il guidatore non dovrà più preoccuparsi, ad esempio:

- Assicurazione;
- Manutenzione ordinaria e straordinaria;
- Eventuale auto sostitutiva in caso di problemi o guasti;
- Soccorso e assistenza stradale;
- Pneumatici estivi o invernali;
- Tassa di proprietà.

L'unico costo che resta al cliente è il carburante. È quindi evidente che il noleggio a lungo termine presenta dei vantaggi davvero importanti rispetto al leasing, alleggerendo le responsabilità e i pensieri del guidatore che dovrà soltanto ricordarsi di fare benzina o gas.

La comodità di questo servizio non è passata inosservata e sempre più persone, sia liberi professionisti che privati, nonché aziende, ricorrono al noleggio a lungo termine. Secondo alcuni studi riportati dall'**ANIASA**, ovvero L'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici, il mercato delle autovetture è stato fortemente avvantaggiato e trainato dal noleggio a lungo termine anche durante i periodi di crisi dovuti alla pandemia da Covid 19.

Se quindi si è disposti ad andare oltre il concetto di proprietà dell'auto e ad esplorare nuove e

più convenienti soluzioni, noleggiare un'auto a lungo termine per la propria attività da libero professionista può essere la soluzione adatta, ancor più del leasing che lascia comunque al cliente parecchi oneri e doveri.

F&B Day C.A.S.E., il futuro dell'auto: opportunità e rischi al nostro evento



"All'inizio volevo far hackerare le vostre auto nel parcheggio e farvele trovare parcheggiate in posti diversi dove le avevate messe voi. Ma il nostro ufficio legale non era molto d'accordo...". Un video shock presentato da Alberto Vita, responsabile di Fleet&Business, ha aperto il **F&B Day 2022**, dedicato alle nuove tecnologie, ormai salite a bordo delle auto connesse. Per sottolineare, come ribadito anche nel disclaimer al video stesso, che "il rischio di attacco del radiocomando del mezzo è potenzialmente configurabile per qualsiasi veicolo e non è riferito ad uno specifico mezzo o a uno specifico gruppo di case automobilistiche". Insomma, a fianco delle tante opportunità offerte dalla tecnologia, è arrivato il momento di affrontare anche i rischi della massiccia adozione di device e Adas sempre più potenzialmente invasivi e "invasi". E, soprattutto, di farlo a partire da tutto ciò che comporterà per i gestori delle flotte e per i driver l'avvento delle auto connesse che, nel contempo, si elettrificano sempre di più. Sono stati questi i principali temi di discussione nella nuova edizione del Fleet&Business Day finalmente in presenza (dopo il successo di diverse edizioni digitali) che si è tenuta il 29 giugno a Villa Erba, Cernobbio, sul lago di Como. Titolo scelto per l'evento: C.A.S.E., il futuro dell'auto in un acronimo.

Auto sempre più connesse. Dopo anni in cui si è messa la polvere sotto il tappeto su cybersecurity e trattamento dati delle auto connesse, l'industry reagisce, grazie anche ai nuovi regolamenti internazionali. Come quello che entra in vigore proprio in questi giorni: la normativa **Unece R155** che definisce una roadmap e gli obblighi per i costruttori e per tutta la filiera rispetto alla **cybersecurity** dei veicoli. L'Unece (l'United Nation Economic Council for Europe) ha inoltre approvato una seconda regulation (R 156) che va a regolamentare, sempre

nel campo automotive, la sicurezza nell'aggiornamento del software in modalità "over the air". Il primo a prendere la parola, dopo l'introduzione di Vita, è proprio **Antonio De Chirico**, che dopo 15 anni nella Polizia postale è responsabile della Cyber Security di **Exprivia**, la società che si è prestata a fare l'attacco simulato di hacking veloce, dopo averne fatti anche di più spettacolari (e temibili) su droni. Non sale sul palco con la maschera di anonymous, ma De Chirico è di fatto un super esperto di attacchi informatici, non solo nell'automotive. "Con i primi telecomandi degli anni 80 bastava copiare il codice, l'evoluzione è stata il rolling code, con algoritmi che generano infinite stringhe, ma gli hacker si sono evoluti a loro volta; oggi però prevalgono gli attacchi da remoto, non sulle auto, ma sulle app, per prendere il controllo da ovunque ci si trovi, grazie a internet".

Parola agli esperti (e all'accademia). Al primo intervento, è seguita una sessione eterogenea sulle difficoltà a gestire e trattare i dati prodotti dalle nuove tecnologie on board. I relatori: **Giuseppe Serio**, Senior Director Market Development di **Upstream**, **Cosimo Senni**, Co-presidente e Istruttore per la Cybersicurezza per **Auto-Isac Europe**, **Luca Savoldi**, ceo & founder di **Abissi**, società specializzata nella cybersecurity in particolare di super e hypercar, **Daniele Antonioli**, docente all'università **Eurocom** di Sophia Antipolis, la "Silicon valley" nel sud della Francia. Serio, alla guida di Upstream, la società globale, israeliana, leader nel monitoraggio di veicoli connessi, ha spiegato ciò che da anni la società sta facendo per fronteggiare gli hacker, con un'analisi dei dati - in esclusiva per l'evento - sugli accadimenti criminosi nel settore della mobilità nel nostro Paese, ripresa dal consueto studio annuale **Global automotive Cybersecurity report**. Dal quale emerge un aumento del 253% di attacchi nel 2021 rispetto all'anno precedente, e differenze interessanti tra il nostro Paese e il resto del mondo. **Se in Italia il primo obiettivo è il furto dell'auto (38% contro 8% globale)**, nel globo invece si trafugano dati sensibili (40%) contro il nostro 8%. E lo scenario prevede che aumenteranno attacchi alle app, in forte aumento con le elettriche e i punti di ricarica, per ottenere riscatti dalle società energetiche. Senni, da parte sua, ha portato l'esperienza di chi è avanti rispetto al nostro mercato, e cioè, come sempre, gli Usa. **Auto-Isac (Automotive Information Sharing and Analysis Center)**, infatti, è una comunità nata a Washington D.C. ormai otto anni fa con l'obiettivo di condividere e analizzare le informazioni sui rischi emergenti per la sicurezza informatica dei veicoli e per migliorarne collettivamente le capacità di progettazione e reazione di tutta la filiera. Per aiutare a raggiungere questo obiettivo, Auto-Isac realizza partnership con società private, associazioni di settore e agenzie governative. Il modello per un Information Sharing and Analysis Center (Isac) è nato nel 1998, dopo la presa di coscienza che l'80% delle infrastrutture critiche negli Stati Uniti era di proprietà o gestita dal settore privato. Oggi ci sono tantissimi Isac in vari campi, come IT, comunicazioni e produzione. Senni, Co-presidente del gruppo di lavoro europeo Auto-Isac, Istruttore per la cybersicurezza per Auto-Isac e Senior Manager Connected Vehicle Cyber Security in Marelli, ha ribadito che "l'idea che l'industria automotive non si stesse occupando della cybersicurezza dei veicoli sempre più connessi poteva essere vera 10 anni fa. Ma ora tutta la filiera è pienamente consapevole del problema e quindi tutti stanno applicando gli standard di sicurezza richiesti. Ormai tutti i livelli sono compenetrati da tanta tecnologia". Savoldi ha spostato l'attenzione sulla questione della gestione del rischio, che "misura due cose: la gravità di un fatto e la probabilità che accada". Sottolineando come negli ultimi dieci anni si siano fatti passi giganteschi in fase di omologazione delle auto per verificare la

sicurezza da attacchi informatici. Anche lui, comunque, ha ribadito che le minacce del futuro "saranno sempre più di tipo safety, agendo da remoto su centraline dei freni, acceleratore, apertura porte... per questo le Case hanno reagito prontamente a questi pericoli". Il prof. Antonioli, infine, ha portato lo studio sulla sicurezza e la vulnerabilità del bluetooth, molto utilizzato anche nell'infotainment delle auto per connettere il proprio cellulare ai sistemi di bordo. Con un rimpianto: lavorare con le Case è più difficile che in altri settori tecnologici, per le richieste di "Non disclosure agreement" richiesti, e poco in sintonia con l'apertura del mondo scientifico, che prevede pubblicazioni.

Superospite dalla F.1 all'elettrica. Dopo la prima sessione, il direttore di Quattroruote **Gian Luca Pellegrini** ha intervistato **Jarno Trulli**, testimone in prima persona della trasformazione dal mondo endotermico a quello elettrico... dopo 14 anni di Formula Uno, con 11 podi tra cui anche la vittoria a Montecarlo nel 2004 con la Renault (e il sogno Ferrari, ma "in realtà c'era Schumacher e la rossa dominava, e poi credevo nel progetto Toyota col quale siamo arrivati vicini alla vittoria"), Jarno ha vissuto il passaggio dai motori endotermici a quelli elettrici, nel 2014, quando partecipò con la Trulli GP, affiancato dalla connazionale Michela Cerruti, nel neonato campionato della Formula E. Nella scuderia figuravano Lucio Cavuto, anche manager del pilota abruzzese nonché suo socio nella casa vitivinicola Podere Castorani, con il ruolo di direttore sportivo del team, e Francesco Guarnieri, presidente e amministratore delegato. Trulli ha raccontato l'evoluzione della Formula E ("non bellissima da guidare, perché si deve pensare troppo alla gestione dell'energia"), e le soddisfazioni come padre del 17enne Enzo, che ora corre nella F.3 Fia, dopo le vittorie in F.4.

Spazio all'industry. Il dibattito, infine, è passato a un tema per addetti ai lavori, con Quattroruote Professional e il titolo "Pit Stop - Da CarMaker a Software company: come questa Evoluzione impatterà sulla tenuta del valore del Veicolo?". Ne ha parlato **Iacopo Barberini**, Automotive Industry Director di **Quattroruote Professional**. Concetto chiave: All hardware IN. Ovvero: "Le Case puntano a produrre auto aggiornabili con OTA (over the air, ndr), per essere pronti a caricare nuovi Adas, o migliorare l'efficienza della batteria, per esempio", ha spiegato Barberini. E questo è un valore anche per i Fleet manager. L'evento, dedicato appunto ai professionisti del Fleet e del Mobility management, è passato dunque alla questione cruciale: come costruire una industry sui nuovi business legati al mondo delle auto connesse, senza incorrere nei diversi problemi di cyber sicurezza causati dalla disomogeneità dei diversi sistemi esistenti tra le varie case. L'evoluzione tecnologica porta con sé rischi di hackeraggio sempre più sofisticati, ma anche naturalmente servizi innovativi e nuovi modelli di business per un mondo in grande trasformazione. Come cavalcare la rivoluzione in atto? Le nuove tecnologie comportano per la gestione delle flotte nuove possibilità di analisi dei dati, innovativi servizi, personalizzazioni di car policy e car list, per una mobilità che cambia. Anche per diventare più sostenibile. Per l'ambiente, ma anche per le finanze delle società. I relatori a questa tavola sono stati **Alberto Viano**, presidente dell'**Aniasa**, **Fabio Gadda**, Marketing Program Manager di **Teoresi** e **Lorenzo Sistino**, Ceo & Founder **MiaCar**, gruppo Facile.it. Il presidente dell'**Aniasa** (l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici, che patrocina l'evento) ha parlato dell'industry che lui rappresenta, dai noleggiatori a breve e a lungo al car sharing e alle soluzioni telematiche, e di come sta lavorando alla trasformazione epocale in atto nel settore. "Le flotte sono sempre più connesse, oltre il 90% delle auto a noleggio sono dotate di telematica", ha spiegato Viano. "E la

spinta sull'elettrico favorirà ulteriormente la diffusione della telematica di bordo". Con effetti interessanti: "Ormai le auto chiacchierano talmente tanto, dando informazioni su dove si trovano e cosa fanno, che i furti caleranno, mentre gli hacker si concentreranno sui contenuti". Sul fronte della guida autonoma, del futuro degli Adas e degli scenari legati alla tecnologia applicata al traffico, Gadda ha illustrato i progetti di Teoresi, che da due anni ha investito in un super-simulatore e da un anno ha dotato una **Xev Yoyo** di sensori e mappe HD (con informazioni ultradettagliate su forma della strada, semafori, strisce eccetera) per sviluppare nuove funzioni. "Abbiamo implementato anche la svolta a sinistra, il prossimo step è uscire dalle aree dei laboratori e affrontare la città, nelle zone dove con le nuove normative si potrà fare sperimentazione", ha spiegato. Con una previsione: **Robotaxi** e **Roboshuttle** saranno le prime applicazioni di guida autonoma che vedremo, molto presto.

I servizi online, un lavoro "Facile". I servizi che hanno fatto grande Facile.it sono in larga parte collegati al mondo automotive. Ce ne ha parlato Lorenzo Sistino, ceo e fondatore di MiaCar entrata a far parte del gruppo Facile.it nel 2021. Dopo 25 anni nel gruppo FCA, di cui 7 come membro del Group Executive Council, ricoprendo ruoli apicali in diverse aziende del Gruppo tra cui quello di ceo di Fiat Brand e di Senior vp Commercial Operation EMEA per tutti i marchi FCA. La persona giusta per raccontare ai tanti fleet manager che saranno presenti, le opportunità di business dei tanti servizi online per il mondo automotive. Anche quelli che arriveranno sul mercato grazie alle nuove auto connesse. "Siamo comparatori, ma ci occupiamo anche di vendita dell'usato, con MiaCar, dal 2017, e con la nostra piattaforma proponiamo su internet le vetture al prezzo più basso di 150 concessionari: le vendite online sono poco sopra l'15, ma arriveranno alla doppia cifra entro il 2025"

Una passeggiata elettrica sul lago. L'evento, in conclusione, è stato anche occasione di provare dieci nuovi modelli per i test drive sulle strade del lungolago. Per la driving experience, i fleet manager e gli ospiti presenti hanno potuto provare Audi Q4 e-tron, Kia Sportage Phev Koelliker Maxus eDeliver 3, Koelliker Mitsubishi Eclipse Cross Phev, Lexus NX Plug in, Mazda CX-60, Nissan Ariya, Skoda Enyaq iV 80x Full Electric, Volkswagen ID.5 Pro Performance e Volvo XC40 Recharge.