

LA PAROLA AI PROTAGONISTI

SPAURACCHIO TRANSIZIONE

In cima ai pensieri delle organizzazioni di settore resta il **TARGET 2035**. Intanto, prosegue la partita con il governo sugli incentivi e sulla filiera dell'auto. Sullo sfondo, i dati di mercato e il voto europeo, che potrebbe rimescolare le carte

Mario Rossi



La transizione ecologica, pur andando a pieni giri in Europa (ma non in Italia), per gli addetti ai lavori rappresenta ancora più un elemento d'incertezza che un'opportunità. Certo, nessuno ne mette in dubbio la necessità o la consistenza, così come nessuno immagina un ripensamento delle autorità di regolazione europee. Però i distinguo – non da parte delle case automobilistiche, che hanno abbracciato con decisione, anche se non sempre con convinzione, la svolta – sono

molti. Si guarda con attesa, ma con una buona dose di distacco, alle elezioni europee del 2024, che potrebbero rimescolare le carte del Parlamento e, quindi, della Commissione, ma che non dovrebbero impattare in maniera sostanziale sulle decisioni prese. Sul fronte interno, invece, c'è parecchio fermento, in uno scenario d'incentivi sulle elettriche e sulle ibride plug-in snobbati dagli italiani per il secondo anno consecutivo (urge un ripensamento, in particolare sulla norma che incredibilmente penalizza le imprese, ossia il vettore principe del

rinnovo del circolante), e di progetti sulla filiera che vedono il governo impegnato in una difficile partita finalizzata a proteggere e promuovere il made in Italy, ma che per ora genera incertezza. Il tutto in un mercato che appare in salute, se paragonato agli anni del Covid, ma che nel confronto con quelli pre-pandemia è clamorosamente al di sotto delle sue potenzialità, soprattutto se si considera l'anzianità media del circolante, abbondantemente sopra i 12 anni. Ecco che cosa pensano i leader di Anfia, Aniasa, Federauto e Unrae di questa situazione. **II**



ALBERTO VIANO

AVANTI TUTTA SUL RINNOVO DEL PARCO CIRCOLANTE

Il presidente dell'associazione delle società di noleggio: via il limite del 50% sugli incentivi e **PREMIALITÀ FISCALE** sulle auto aziendali a basse emissioni

Un aggiustamento della normativa europea sulla transizione ecologica, e, allo stesso tempo, un deciso intervento del governo sul rinnovo del circolante italiano. È quello che si aspetta, nel 2024, il presidente dell'Aniasa, Alberto Viano. "Nessuno di noi si era illuso, un anno fa, che il nuovo governo avrebbe lanciato politiche straordinariamente aggressive, dal punto di vista della spesa pubblica, per accelerare la rotazione del circolante. Restiamo convinti, però, che il piano degli incentivi debba essere parzialmente rivisto in modo da favorire un progressivo ricambio del parco auto nella prospettiva delle emissioni zero. Non ci aspettiamo nulla di straordinario dal governo", dice Viano

a Fleet&Business, "chiediamo soltanto che l'esecutivo rimuova la norma che limita al 50% il bonus per le società di noleggio che acquistano auto plug-in o elettriche, ossia a bassissime o nulle emissioni di CO₂, proprio quelle a cui il noleggio può dare un'accelerazione in termini d'immatricolazioni".

L'INDIRIZZO DEL PARLAMENTO

Orientamento che peraltro il parlamento ha indicato al governo lo scorso 25 ottobre, approvando uno specifico ordine del giorno proposto dalla maggioranza. "Se un Odg arriva dalle fila della maggioranza, immagino che vi sia un dibattito molto maturo in questa direzione", sottolinea il presidente dell'Aniasa. "Ricordo, peraltro, che la modifica non avrebbe alcun impatto sui saldi di bilancio, perché i fondi sono già stati stanziati – anche per il 2024 – e che non sono stati pienamente utilizzati, né nel 2022 né quest'anno, proprio perché il più efficace motore d'innovazione del circolante, ossia il noleggio a lungo termine, è stato inizialmente escluso e poi tardivamente incluso in misura ridotta. L'unico problema che vedo", avverte, "è relativo allo strumento: per modificare un Dpcm occorre un Dpcm e, quindi, è un po' più complicato, ma speriamo che alla fine ci si arrivi".

LA VOCE DEL RENT

Classe 1973, Alberto Viano è deputy country managing director di ALD Automotive-Leaseplan. Già vicepresidente Aniasa, ne è divenuto presidente a gennaio 2022

Nel mirino dell'associazione delle società di noleggio e sharing c'è anche la delega fiscale. "Quella che portiamo avanti non è una battaglia del noleggio, è una battaglia finalizzata a razionalizzare la fiscalità dell'auto aziendale. Dunque, ci aspettiamo che nei decreti delegati s'introduca una premialità un po' più alta per le auto a basse emissioni, che hanno la caratteristica di avere un valore d'investimento più elevato e che quindi, paradossalmente, possono determinare un reddito in natura più alto e una tassazione più alta. È un punto di vista logico e condiviso sia nel ministero delle Imprese sia in quello dell'Economia. Ci aspettiamo anche un miglioramento dei limiti di deducibilità, uguali da troppi anni, mentre siamo consapevoli che intervenire sull'Iva richiede tempi più lunghi ed è più complicato, perché avrebbe un impatto sul gettito fiscale". Infine, il 2035. "Non è mai capitato in Europa e nel mondo occidentale che una norma con un orizzonte così lungo, come quella sullo stop alle immatricolazioni di auto con motore endotermico, non sia stata "aggiustata" in itinere. Soprattutto se si pensa che in questo ambito potrebbero rendersi realmente disponibili nuove tecnologie carbon neutral come i carburanti di sintesi e bio. Io mi aspetto che possa esservi un'evoluzione positiva in questa direzione, di cui, peraltro, beneficerebbe tutto il circolante endotermico. Non dimentichiamo che anche se dal 2035 immatricoleremo tutto elettrico o a idrogeno, le uniche due tecnologie a zero CO₂ allo scarico, per molti anni a venire avremo comunque un parco auto a combustione importante".



LE NOSTRE INIZIATIVE

2035, CORSA A OSTACOLI

Dall'evento **F&B DAY 2023** è emersa una chiara indicazione sul futuro del settore: il treno della transizione è partito, ma non mancano problemi e criticità. Specie di natura politica

Rosario Murgida

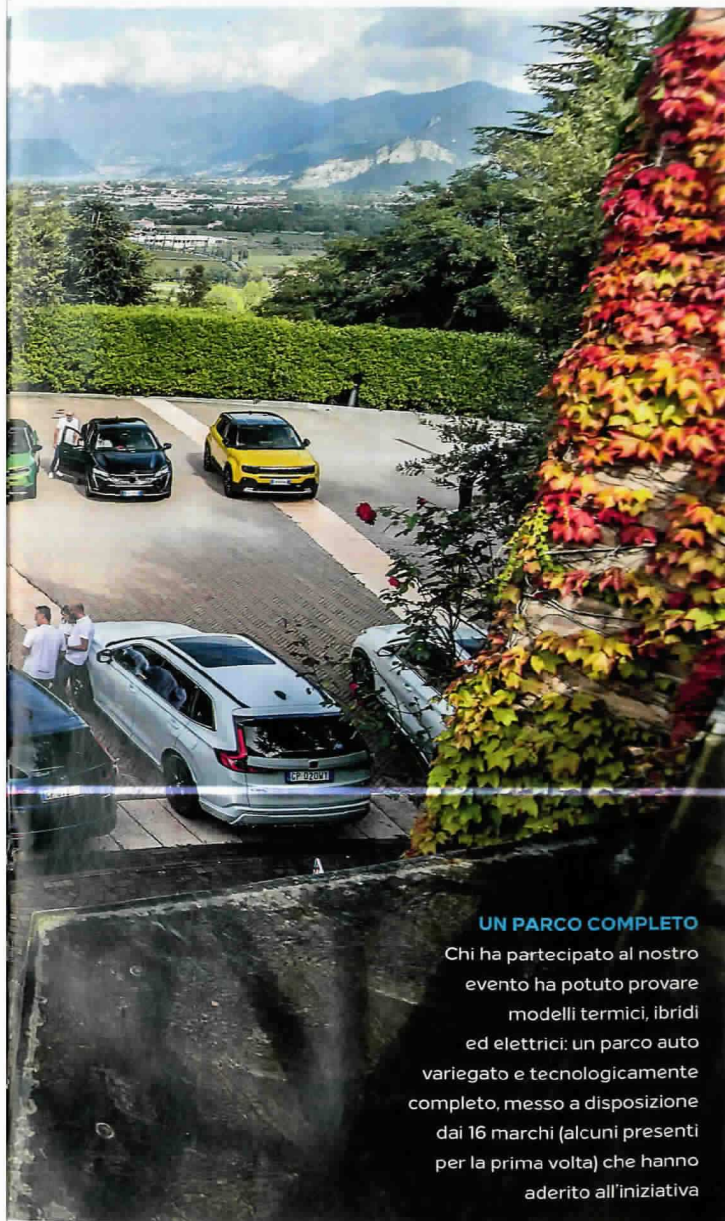




rima bisogna farsene una ragione: il treno della transizione energetica nel mondo dell'auto è partito e sembra inarrestabile. Il viaggio, però, non sarà privo di scossoni, imprevisti e conseguenze, anche deleterie. Vale per costruttori e componentisti, così come per tutti i settori che ruotano attorno alle quattro ruote, a partire da quello delle flotte e del noleggio. Il futuro del comparto è stato al centro dell'edizione

2023 del nostro Fleet&Business Day. L'appuntamento, ospitato nella sede della Cantina Bellavista di Erbusco, fra le colline della Franciacorta, si è rivelato più di una semplice occasione d'incontro e confronto tra e con i fleet manager. La giornata, infatti, ha rappresentato un'opportunità unica per approfondire molti dei grandi temi che riguardano il lavoro quotidiano dei gestori, che hanno così scambiato esperienze, hanno provato le ultime novità del mercato dell'auto e,

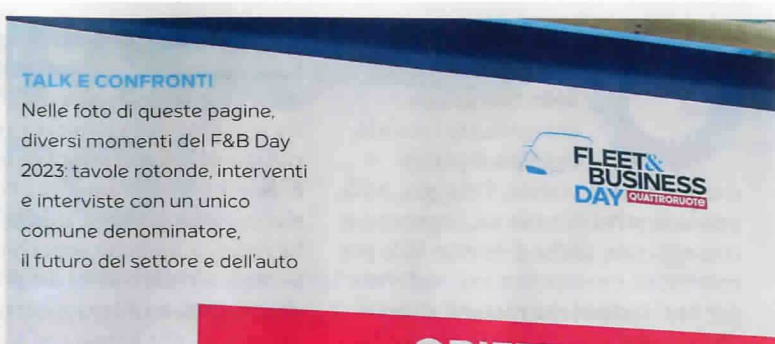
soprattutto, hanno ascoltato le parole dei numerosi esperti intervenuti a "Road to 2035", una tavola rotonda organizzata dalla nostra redazione per discutere delle sfide della transizione energetica e delle relative conseguenze per le scelte future dei fleet manager. Dopo un primo saluto del nostro direttore, Gian Luca Pellegrini, l'evento è entrato nel vivo con la prima sessione dedicata al tema dell'energia, un aspetto cruciale della transizione verso la mobilità elettrica. ➤



UN PARCO COMPLETO

Chi ha partecipato al nostro evento ha potuto provare modelli termici, ibridi ed elettrici: un parco auto variegato e tecnologicamente completo, messo a disposizione dai 16 marchi (alcuni presenti per la prima volta) che hanno aderito all'iniziativa





APPROCCIO SBAGLIATO

Il messaggio lanciato dagli esperti saliti sul palco è stato chiaro. A sintetizzarlo ci ha pensato Giovanni Lozza, docente del Dipartimento di energia del Politecnico di Milano: “Bisogna prendere in considerazione tutte le soluzioni e le alternative”. Dunque, no a un approccio monotecnologico. Per il docente, infatti, tutte le possibili alternative all'elettrico devono essere considerate come dei pezzi di un solo puzzle. “Io – ha spiegato Lozza – non vedo per esempio l'idrogeno come un'alternativa unica: è un gas difficilissimo da trasportare e stoccare, è pericoloso e serve un'infrastruttura dedicata e capillare. È una tecnologia da implementare, ma non sarà

una soluzione totale e globale. È come per il fotovoltaico: non si può pensare di tappezzare il mondo di pannelli”. Al contrario, “bisogna seguire tutte le possibili opportunità”. Per esempio, sono interessanti i biofuel, sui quali la Commissione europea ha assunto una posizione contraria alle istanze dell'Italia. A tal proposito, Franco Del Manso, responsabile Ufficio rapporti internazionali ambientali e tecnici dell'associazione Unem, ha espresso un parere netto: “L'Europa parla solo di elettrificazione e non di decarbonizzazione”. Un aspetto, questo, per cui sarebbe importante tenere in considerazione anche i carburanti di origine biologica o sintetica, visto il loro possibile contributo alla riduzione

delle emissioni e, quindi, all'obiettivo della cosiddetta “carbon neutrality”. Interessante anche l'intervento di Carlo Altomonte, docente della Bocconi e dell'Ispi, che ha evidenziato un cambiamento nell'approccio politico della stessa Commissione e previsto una maggior “flessibilità nelle scelte che saranno prese a Bruxelles”.

NESSUNA RETROMARCIA

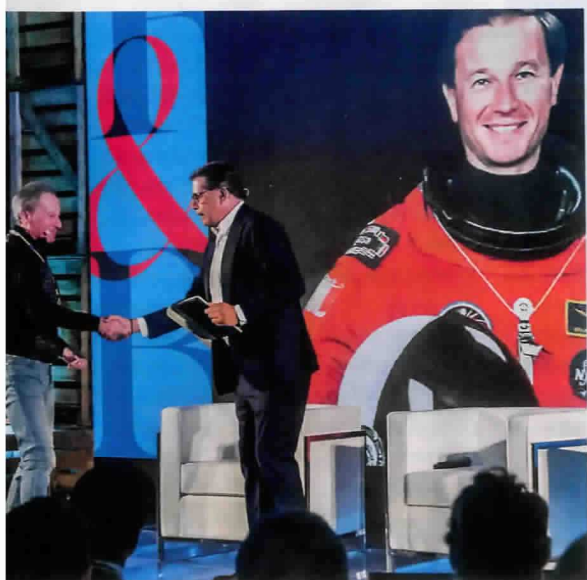
Tutto ciò non implica un'inversione a U delle politiche europee. Anzi. Infatti, durante la seconda sessione della tavola rotonda, Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company, ha escluso ripensamenti o dietrofront: “Il costo di una retromarcia rischia di essere troppo alto. Qualunque ➤



UN OSPITE D'ECCEZIONE PER UNO SGUARDO "SPAZIALE"

QUEST'ANNO il F&B Day è stato impreziosito dalla presenza di un personaggio che solo in apparenza non ha nulla a che fare con il mondo dell'auto. Sì, perché lo spazio e le quattro ruote hanno ben pochi legami. Nel mondo di oggi, però, bisogna essere aperti a qualsiasi stimolo esterno: e chi può fornire uno sguardo a tutto tondo meglio di un astronauta? Ecco perché al nostro evento è stato invitato Maurizio Cheli. Intervistato dal nostro direttore, Gian Luca Pellegrini, Cheli ha raccontato la sua storia, a partire dal momento della svolta decisiva per la sua vita: "Una volta, da ragazzo, ho alzato lo sguardo al cielo e ho visto passare un aereo. Da quel momento ho capito che non avrei voluto far altro che volare". Diventato pilota di caccia dell'Aeronautica, non si è più fermato. È stato il primo italiano ad assumere il ruolo di mission specialist (ingegnere di volo, per intenderci) sullo Shuttle Columbia e ha ricoperto il ruolo di capo collaudatore del caccia Typhoon. Poi, per sfruttare le sue conoscenze e competenze, ha scelto la strada

dell'imprenditoria, dedicandosi alla progettazione di velivoli e componenti. E nel mentre ha perfino scalato l'Everest, la vetta più alta del pianeta. Una personalità poliedrica, dunque, che non poteva non attirare tutta l'attenzione della platea dei fleet manager, soprattutto quando ha raccontato le fasi di partenza e rientro sul nostro pianeta: nei momenti in cui si attraversa l'atmosfera prima dell'atterraggio, "le reazioni dello Shuttle sono poco accentuate, non ci sono scossoni, niente a che vedere con il lancio; ma è impressionante osservare dai finestrini le conseguenze del surriscaldamento della navetta per l'attrito, con le fiamme che avvolgono tutta la struttura". Nei talk di approfondimento è stato affrontato il tema dell'ambiente e così l'astronauta ha voluto condividere una considerazione comune a tanti che hanno osservato la Terra dallo spazio: "Quando la vedi, con i suoi colori nel buio che la circonda, ma anche con le sue vaste aree coperte dallo smog o deforestate, capisci quanto sia unica e fragile".





► sia la normativa, l'industria ha già fatto scelte sulle quali non si potrà tornare indietro in modo sostenibile dal punto di vista economico". Anche per questo, la transizione deve considerare non solo aspetti ecologici, ma anche, se non soprattutto, i fondamentali economici, principalmente delle aziende dell'intera filiera. Dell'argomento ha parlato Nicola Amati, docente del Dipartimento di ingegneria meccanica e aerospaziale del Politecnico di Torino, evidenziando i rischi di una riconversione per i componentisti, a partire dalla perdita di competenze accumulate nel corso di decenni. "La sostenibilità delle aziende è in estrema difficoltà", ha avvertito

Amati. Tuttavia, per Di Loreto, "Case e componentisti non possono aspettare il legislatore. Oggi devono fare le loro mosse nella più totale incertezza: chi ha fatto una scelta radicale e chi sta tenendo un approccio multitecnologico. In ogni caso, rischiano sempre di fare una o più mosse sbagliate", ha aggiunto il consulente industriale, sottolineando alcuni effetti della transizione, tra cui la scomparsa delle auto di fascia bassa o di piccola dimensione, "perché i costruttori, detto in modo volgare, non ci fanno soldi e stanno dirigendo la loro offerta verso l'alto di gamma". È di conseguenza a rischio il concetto di mobilità di massa, ancor di più con la transizione verso l'elettrico.

LE CONSEGUENZE

Proprio per questo, secondo Di Loreto, "bisogna che il progresso diventi per tutti, ossia che l'auto divenga accessibile, mentre i prezzi si stanno spostando verso l'alto. Oggi l'elettrico è per i segmenti medio-alti". Non a caso sta aumentando di anno in anno l'età del parco circolante: gli automobilisti mantengono la loro vettura per molto più tempo. Quanto ai cinesi, il partner di Bain ritiene che possano conquistare uno "spazio rilevante" sul mercato del Vecchio Continente. Tuttavia, la questione di maggior importanza riguarda le strategie delle Case europee e, in particolare, il ruolo che vorranno giocare



IL PALCOSCENICO

Quest'anno, il Fleet&Business Day si è svolto nella sede della Cantina Bellavista di Erbusco, nel cuore della Franciacorta: un palcoscenico di prestigio per il nostro evento

in futuro, ovvero "se rimanere nelle nicchie" o competere con i cinesi. Di sicuro l'elettrico andrà a modificare anche il mondo delle flotte. Secondo Andrea Sartori, direttore vendite di Quattroruote Professional, la transizione è "un percorso che va al di là della scelta del veicolo, riguarda aspetti come l'utilizzo del parco, la sua struttura, il budget. Inoltre, è indispensabile anche dotarsi d'infrastrutture e formare gli utilizzatori". Insomma, il cambio di paradigma riguarda non solo le Case, ma anche realtà di particolare rilevanza per l'intera filiera come flotte e noleggio. Un tema di elevata importanza, così come alta si

è rivelata l'attenzione prestata all'intervento conclusivo affidato ad Alberto Viano, presidente dell'Aniasa, l'Associazione nazionale dell'industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital.

LE RICHIESTE DEL SETTORE

Viano ha tracciato un quadro dei vari canali del mercato, per poi tornare a lanciare delle proposte. Una non è certo nuova, ma finora è rimasta inascoltata da una politica cieca di fronte alle istanze del settore: rivedere la fiscalità, semplificando e razionalizzando le imposte e riducendo gli adempimenti amministrativi tramite un aumento

delle soglie e delle percentuali dei costi deducibili. L'Aniasa propone di alzare il limite massimo, ancora fermo, dopo oltre 30 anni, a 18.075 euro, e di portare al 100% la quota di deducibilità delle elettriche. Inoltre, l'organizzazione chiede un riordino delle tasse automobilistiche, anche per tenere conto della peculiarità del noleggio, e una revisione delle disposizioni sui redditi delle persone fisiche. La proposta dell'associazione è di migliorare la tassazione sui fringe benefit per i veicoli aziendali a uso promiscuo, stabilizzando la soglia di esenzione a 3 mila euro (come per il periodo d'imposta 2022), a fronte dell'attuale valore ordinario di 258,23. **II**