

# BOUTADE ELETTORALE?

Da anni il settore lamenta una fiscalità lontana dagli standard europei, che prevedono **LA DETRAIBILITÀ IVA AL 100%**. In Italia, invece, si resta ancorati a quota 40%. Ma il vicepremier Matteo Salvini si è impegnato a cambiare le cose

Fabio De Rossi

**A** ogni azione corrisponde una detrazione. Magari fosse questo il terzo principio della dinamica, perché ci sarebbe una reazione positiva un po' dovunque, anche nel mondo dell'automotive. Ma non è detto che il condizionale resti una condizione. Una promessa c'è e arriva dal leader della Lega, nonché ministro dell'Interno, nonché vice premier: "Mi impegno a mettere tutta l'energia possibile già dalla manovra finanziaria del prossimo autunno per portare il settore italiano dell'auto ai livelli degli altri Paesi dell'UE. Penso per esempio alla proposta sulla detraibilità totale dell'Iva sulle auto aziendali, che solo in Italia è parziale. Significherebbe cambiare il parco auto e lo Stato incasserebbe di più rispetto a oggi". È un Matteo Salvini arrembante quello che tiene banco davanti alla platea dello scorso Automotive dealer day. "Questo è un momento storico in cui bisogna avere coraggio. Non vale il classico detto meglio un uovo oggi che una gallina domani. Ci vuole una visione a medio e lungo termine. Detassare oggi mi porta, come Stato, a incassare di più domani", aggiunge per rafforzare la sua determinazione a ridurre gli oneri fiscali, compresi quindi quelli sulle quattro ruote. E perché le sue parole non sembrano solo un cadeau pre-elettorale, Salvini fa un nome



e cognome: "Da giugno in poi siamo assolutamente a disposizione, anche con il viceministro allo Sviluppo economico, Dario Galli. Chiaro, dobbiamo lavorare per fare questi interventi nella manovra economica in autunno per non fare troppo tardi". A parte la gaffe istituzionale, visto che a capo di quel ministero c'è il suo alleato-nemico Luigi Di Maio, il numero uno della Lega si spende per un'ipotesi di detrazione al 100% che prevede un costo di 1,5 miliardi in tre anni per le casse dello Stato, generando però dei benefici che consentirebbero una totale copertura finanziaria della manovra. In base alle stime di Federauto, si arriverebbe a circa 100 mila vetture vendute in più rispetto a oggi e, visto che ogni unità immatricolata genera un valore di 6 mila euro per l'erario, le

nuove entrate raggiungerebbero i 600 milioni l'anno (1,8 miliardi nel triennio). Massimiliano Archiapatti, presidente dell'Aniasa, ricorda che il settore costituisce l'11,1% del Pil e il 16,6% del gettito fiscale in Italia: "La speranza è che non si tratti di una trovata elettorale. Sia chiaro, non chiediamo nessuna nuova legge, ma solo di ritirare la richiesta avanzata alla Commissione Europea proprio dal governo per un'ulteriore proroga fino a tutto il 2022 dell'attuale regime di detraibilità, che non ha pari nel resto dell'Europa". Certo, ora che i rapporti con l'Europa sono ai minimi, le idee del leader del Carroccio rischiano di scarrocciare. Lo chiamano "Il Capitano", ma tutto il comparto italiano dell'auto si augura che quelle di Salvini non siano promesse da marinaio. ||

# IL DIESEL STA ANCORA BENE

I fleet manager stanno sperimentando sul campo le alimentazioni alternative. Così, ibride ed elettriche sono in netta crescita. Alla fine, tuttavia, **TRE IMMATRICOLAZIONI SU QUATTRO** restano a gasolio

Alberto Vita

**L**e flotte aziendali continuano a viaggiare a gasolio. Anche se, inequivocabilmente, molti fleet manager, spinti dalle leggi restrittive per questo tipo di carburante e dalle velleità da parte di molte aziende di darsi un'immagine green, stanno testando veicoli con alimentazioni alternative. In attesa che il tanto evocato elettrico (o per molti l'idrogeno: vedere la rubrica a pag. 11 e la nostra intervista a Christian Marcello, facility manager della Ocme, nelle prossime pagine) diventi dominante nelle flotte aziendali, crescono le immatricolazioni ibride: nel 2018, secondo l'Aniasa, sono incrementate del 142,4% rispetto all'anno precedente, arrivando a 14.916 unità. In aumento anche il metano (+64,2%), il Gpl (+16,5%) e l'elettrico puro (+366,3%); il che significa, però, solo 2.574 auto nuove. In calo, invece, i veicoli a benzina (-15,1%), con una quota di mercato nel mondo flotte che scende al 15,2% dal 18,4% dell'anno prima, mentre, a dispetto di tutto, crescono leggermente i diesel (+0,5%), che rappresentano quindi ancora ben il 75% delle nuove immatricolazioni nelle flotte. Tornando alle cosiddette motorizzazioni alternative, sono passate dal 5,2 al 9,8% del totale, con il 5,6% appannaggio delle ibride e solo l'1% delle elettriche. Ma, in questo

periodo di transizione e di incertezza, le posizioni dei gestori delle flotte non sono certo univoche, come ben riassume Christian Valenti, fleet manager di Cleis Tech: "Siamo alla finestra. A ogni rinnovo di contratti auto la tecnologia fa progressi e non è detto che ciò che scegliamo quest'anno possa essere la soluzione migliore per un noleggio da far partire nel 2020".

## QUELLI DELL'IBRIDO

Un momento di transizione, "dove i clienti aziendali sono confusi e preoccupati dagli andamenti economici nazionali da un lato, mentre dall'altro le auto green ci sono, ma i loro prezzi spesso non risultano ancora abbordabili. Con in più un problema infrastrutturale. Credo che nei prossimi anni l'unico prodotto vincente per le flotte sia quello ibrido... nella terra di mezzo", ci dice Simone Boeretto, direttore servizi generali di Eismann. Ibrido che è la soluzione, temporanea, anche per Gianmarco Villa, Head of SHE Fleet&Facilities di AstraZeneca: "Siamo consapevoli che viviamo un momento di transizione e dunque le scelte odierne potrebbero evolversi nei prossimi anni. Ma a oggi riteniamo che la soluzione ibrida sia quella più opportuna per vari motivi: sostenibilità ambientale, CO<sub>2</sub>, salute, polveri sottili e ossidi azotati, libero accesso a tutte le città, costi del noleggio nel presente e nel prossimo futuro inferiori a quelli

delle diesel (in quanto il valore residuo di queste auto sta scendendo, con conseguente impatto negativo sui canoni), nuove auto ibride con consumi minori delle precedenti, differenziale del costo del gasolio contro la benzina ormai sotto 0,1 cent per litro".

È un mercato che sta fornendo le prime soluzioni alternative ai diesel, ma non appoggiate adeguatamente dalle istituzioni, come sottolinea Markus Renz, Purchase director di ABC Tools: "C'è molta incertezza. Basti pensare, oltre alla mancanza di supporto per le macchine ecologiche, all'assenza di sgravi fiscali per le ibride in fringe benefit e alla revoca, da parte del Comune di Milano, dei benefici dell'Area C. In ogni caso, quest'anno partiamo con la prima vettura ibrida per valutare la Tco". Tco, o Tcm, che rimane la stella polare per i decisori di acquisto delle flotte aziendali, come confermato da Jessica Cataldo, Cluster Fleet Manager di Johnson & Johnson Fleet, una delle poche a gestire una flotta di proprietà, al 99,62% diesel, per la quale "il costo di acquisto rimane la principale variabile. Stiamo verificando l'uso di altre motorizzazioni in base alle percorrenze, ma per ora le auto più sostenibili non lo sono per il prezzo". Tco che guida anche la sperimentazione di auto ibride per Würth: "Le ibride al momento sono assegnate a una fascia selezionata di colleghi che lavorano prevalentemente



“  
SIAMO CONSAPEVOLI DI ATTRAVERSARE  
**UN MOMENTO DI TRANSIZIONE.** ECCO  
PERCHÉ, NEI PROSSIMI ANNI, LE SCELTE  
DI OGGI POTREBBERO CAMBIARE

GIANMARCO VILLA - ASTRAZENECA ”



in città e si spostano all'interno delle Ztl, altrimenti c'è il concreto rischio che il Tco, rispetto alle vetture tradizionali, al momento non sia positivo”, commenta l'ad dell'azienda tedesca in Italia, Nicola Piazza, che precisa: “È in atto una progressiva diversificazione delle motorizzazioni presenti nella nostra flotta; stiamo inserendo nelle fasce più basse della nostra car policy vetture a benzina e, dove possibile, ibride. Siamo inoltre in fase di test con alcune elettriche per il parco in pool. Per le auto più piccole, il passaggio dal diesel alla benzina sarà graduale, ma necessario, vista anche la futura mancanza

di prodotto a gasolio tra i modelli di segmento B”. Però c'è chi, dopo aver testato le soluzioni ibride, ha fatto dietrofront: “Abbiamo fatto delle prove per diversi mesi con vetture ibride. Con gli utilizzatori delle quali abbiamo poi condotto un sondaggio. E i risultati hanno confermato che la doppia alimentazione non è la soluzione ottimale per il tipo di percorrenza dei nostri driver e che la sua introduzione in maniera massiccia comporterebbe un aggravio

notevole di costi”, argomenta il fleet manager di Nestlé, Tiziano Fasolini, che aggiunge: “Abbiamo però un piano di conversione delle vetture verso l'elettrico partito da 60 auto in pool. A mio avviso l'elettrico è la migliore soluzione oggi sia per l'ambiente sia per i costi di gestione, avendo una manutenzione limitata, l'accesso libero ad aree speciali, parcheggi gratuiti eccetera. Certamente ha ancora un prezzo di acquisizione alto, perciò siamo attenti alle occasioni che il mercato ci offre in termini di prodotto e di infrastrutture. Con ancora dubbi, tuttavia, su autonomie e velocità di ricarica”.

#### PROGETTI PILOTA

Prove tecniche di transizione, così come succederà prossimamente anche da Henkel, almeno per la parte dirigenziale, che rappresenta il 30% della flotta, anche se per il momento “l'unica strada percorribile è il diesel in base alle percorrenze della parte più consistente delle nostre auto in mano ad agenti”, afferma Francesca Bucci, la responsabile area materiali indiretti e logistica dell'azienda tedesca. >

► Elettrificazione delle auto del management che Bayer ha già realizzato con “un progetto pilota che ha condotto all’introduzione delle prime vetture ibride e full electric e allo sviluppo di accordi con i fornitori di energia per l’installazione di wallbox dedicate in azienda”, come spiega il fleet manager di Bayer Italia, Mauro Massimo Giovanardi, che sottolinea come già nel 2017 la società di viale Certosa, a Milano, abbia raggiunto globalmente il target medio di emissioni di CO<sub>2</sub> di 110 gr/km.

### LA PAROLA AI DUBBIOSI

Un basso livello di emissioni che ha raggiunto anche Cisa spa, con il suo Fleet & security manager Davide Soglia che si dice sì interessato a possibili alimentazioni meno inquinanti, “ma obiettivamente in Italia non esistono ancora in maniera massiccia stazioni di ricarica elettrica comode e, soprattutto, ben distribuite sul territorio. Ciò ci induce a essere molto cauti nella scelta di alimentazioni a benzina e diesel”. Attenzione all’ambiente anche per Safilo, sia nelle sue attività produttive sia per quanto riguarda l’evoluzione della flotta auto, con particolare attenzione a quelle elettriche, “anche se al momento non ci sono le condizioni per l’adozione da parte della nostra flotta di questa tecnologia”, dice Roberto Lazzaroni, Facility manager Emea della multinazionale italiana dell’occhialeria, il quale sta comunque “testando e inserendo gradualmente vetture ibride a benzina nel parco auto. Due anni fa abbiamo acquisito un macchina completamente elettrica che viene utilizzata in città e stiamo valutando la possibilità di utilizzarne altre per le macchine in pool”. Pool car che addirittura la Pietro Fiorentini Spa ha migrato nuovamente su motorizzazioni a gasolio, da precedenti veicoli a benzina/metano, “a causa della scarsa disponibilità del metano sulla rete autostradale. Valuteremo l’impatto dei motori ibridi/

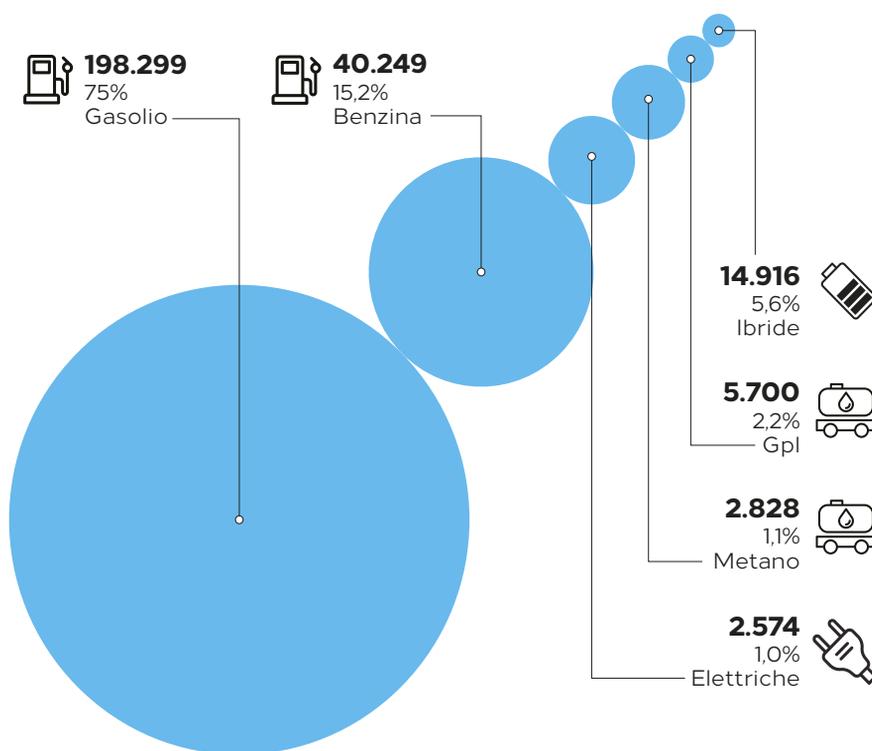
elettrici nel momento in cui FCA renderà disponibili tali motorizzazioni sulle autovetture medio/piccole. Ma a oggi è impensabile inserire veicoli a batteria sia in pool sia per auto in fringe benefit; per la mancanza di colonnine, per i lunghi tempi di ricarica e per la gestione del pagamento del pieno, eventualmente fatto a casa dal dipendente”, afferma Lorenzo Groppo, Tlc e Fleet manager della società, che però si dice piuttosto interessato alle prime motorizzazioni diesel/ibride arrivate sul mercato su diversi modelli Mercedes, Audi, Volvo, sulla Kia Sportage e sull’Evoque targata Range Rover. Stesso interesse per questa novità di prodotto anche per Christian Valenti, fleet manager di Cleis Tech, “relativamente alle auto in fringe benefit che fanno percorrenze elevate, mentre per quelle medio-basse stiamo pensando all’ibrido-benzina”.

### CONFUSIONE SOTTO IL CIELO

Come avrete capito, la confusione regna sovrana. Anche a causa della continua “pubblicazione di studi che da una parte tendono alla rivalutazione del diesel, dall’altra esaltano l’elettrico”, commenta Luigi Santisi, Logistics & Fleet Management di Dual Sanitaly. Insomma, un intero settore in crescita, come si può vedere dai numeri delle nuove immatricolazioni, resta in ostaggio di decisioni politiche che poco hanno a che fare con la scienza. E neppure con i portafogli dei fleet manager delle tante aziende che si trovano intere flotte da rinnovare con la paura di perdere soldi e tempo in caso di scelte sbagliate. Che, in alcuni casi, proprio per questa ragione, vengono posticipate. Allungando i contratti in essere delle auto da loro gestite. En attendant, finalmente, una maggiore chiarezza. ||

### NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

Immatricolazioni e quota di mercato 2018



# ANCHE L'AZIENDA VA A RUOTE ALTE

Lo storico sorpasso delle sport utility a danno delle berline è, assieme alla tenuta delle vetture a gasolio, il più importante dato che emerge dal **RAPPORTO ANIASA** dedicato al 2018

Mario Rossi

**T**re auto su quattro a gasolio e quattro su dieci a ruote alte. Questa, in estrema sintesi, la fotografia 2018 della flotta italiana

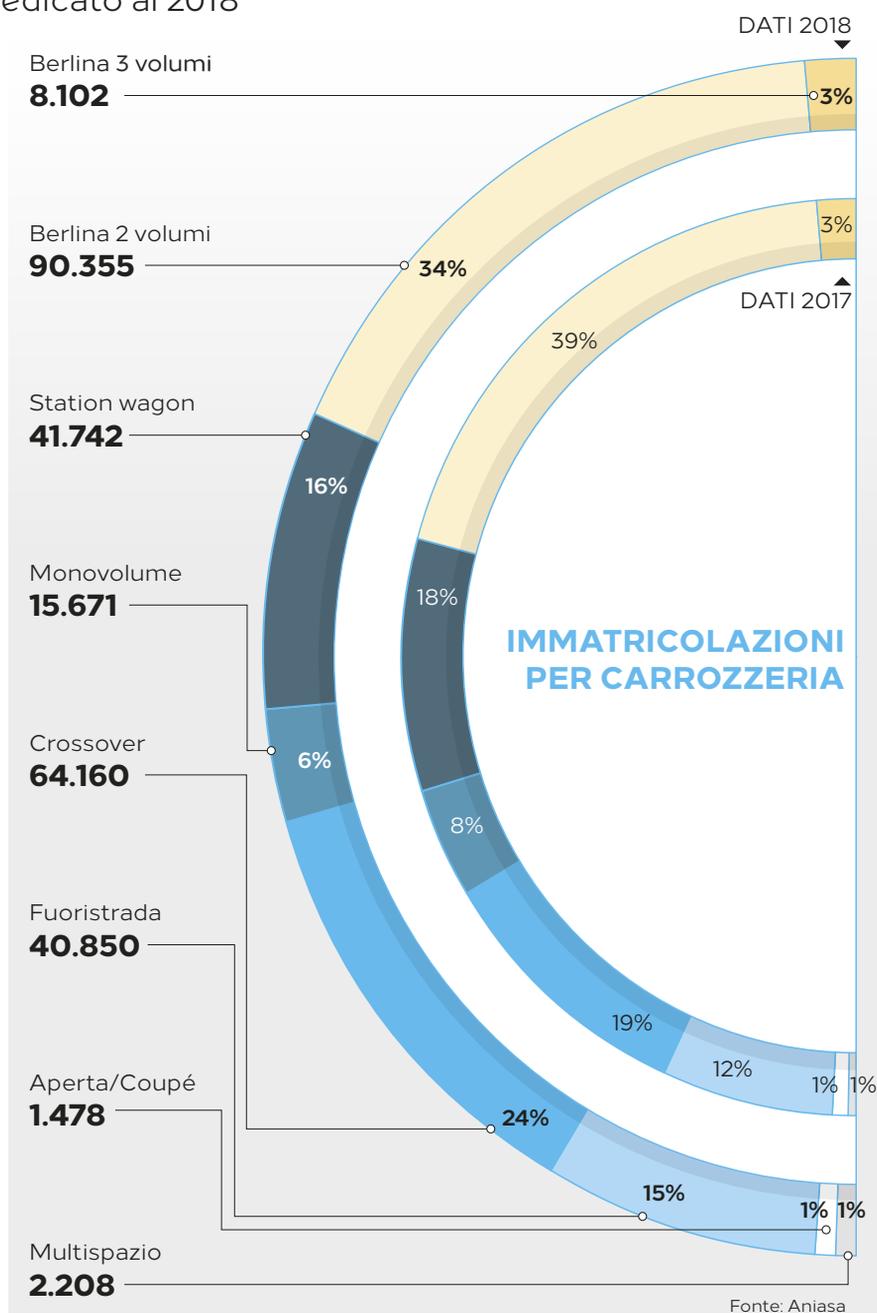
a noleggio a lungo termine scattata dall'Aniasa, l'associazione che raggruppa gli operatori della locazione e dei servizi automobilistici di Confindustria. Ma procediamo con ordine. Lo scorso anno sono state immatricolate dalle società che operano nel long term 264.565 auto, il 2,5% in più rispetto al 2017.

Si tratta del nuovo record storico del settore, che dopo il calo del 2013 ha inanellato cinque rialzi consecutivi. E che in un lustro ha più che raddoppiato le immatricolazioni, se è vero che nel 2013 erano state targate a lungo appena, si fa per dire, 132.237 macchine.

## LE OMBRE DEL 2019

Un settore in salute, dunque, anche se, come ha rivelato Massimiliano Archiapatti, presidente del sodalizio, durante la presentazione del rapporto 2018 a inizio maggio a Milano, nel primo trimestre del 2019 si è assistito a un calo delle immatricolazioni del 10,7%.

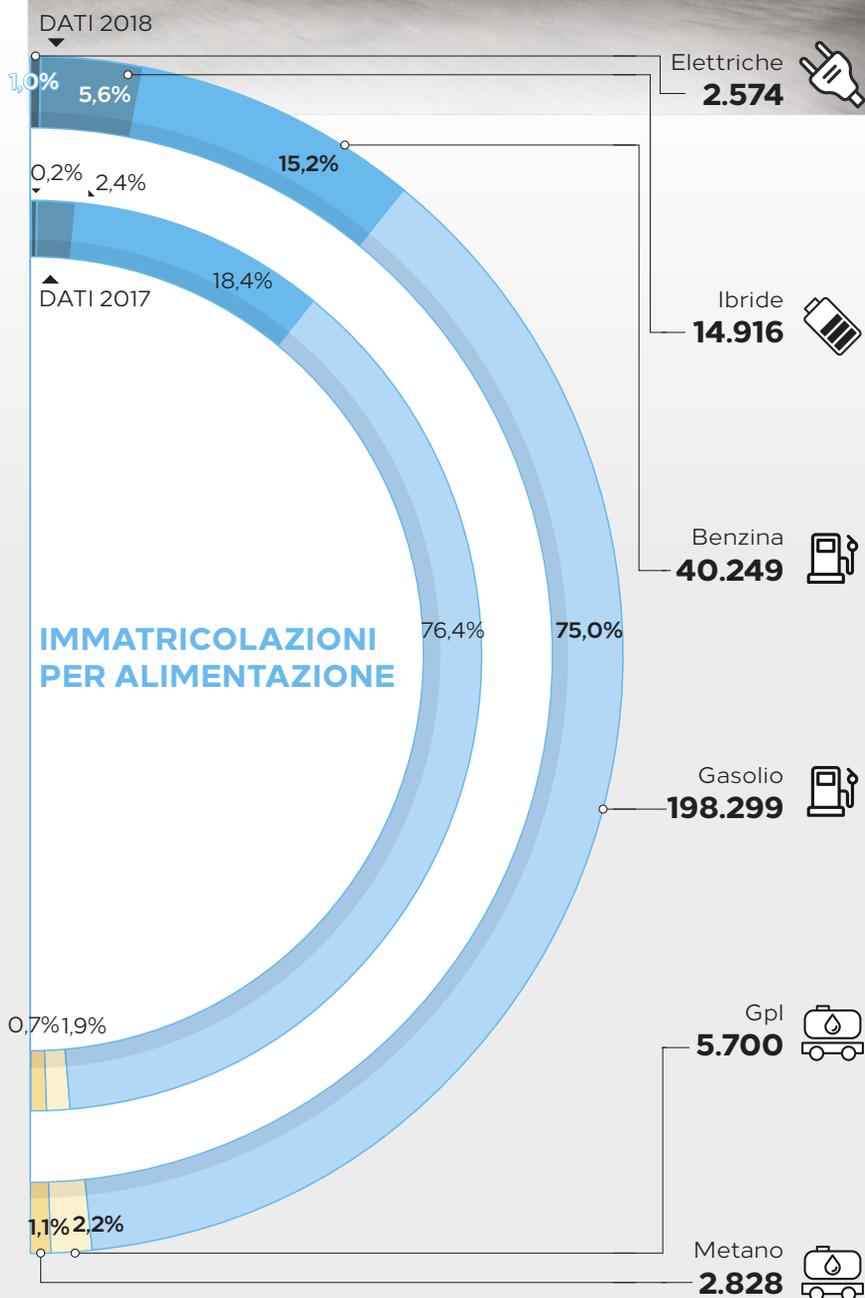
Una contrazione dovuta, secondo il numero uno Aniasa, a una tendenza all'allungamento dei contratti in essere piuttosto che a una disaffezione alla formula, provocata da una cornice macroeconomica poco serena in cui si è inserito il clima di incertezza legato alle alimentazioni e alla loro evoluzione tecnologica e normativa.





### TUTTI PAZZI PER LA 500X

Nel 2018, la Suv Fiat è stata il modello a ruote alte preferito dalle imprese con la formula del noleggio a lungo termine: ne sono state targate 10.055

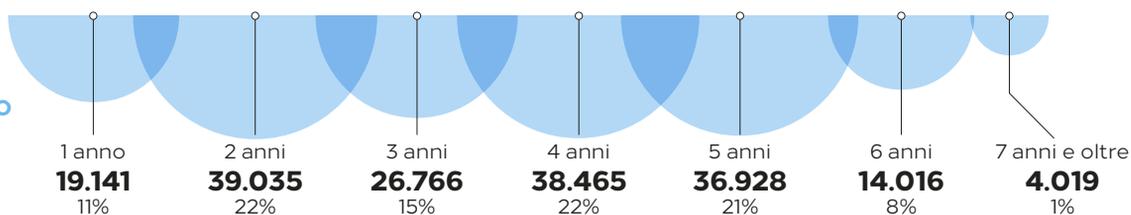


Una situazione che, secondo gli addetti ai lavori, ha indotto i fleet manager a preferire posizioni attendiste a scelte che a medio termine avrebbero potuto rivelarsi strategicamente scorrette. Si capirà meglio nel secondo trimestre, quando, dopo un aprile e un maggio positivi, saranno disponibili i dati definitivi, se la frenata d'inizio anno sarà confermata oppure archiviata come un'eccezione come prevede Pietro Teofilatto, direttore Nlt Aniasa, fiducioso di "recuperare i numeri dello scorso anno al più tardi a luglio". Da notare che, comunque, le conseguenze di una contrazione delle immatricolazioni sono nulle sul fronte dei conti degli operatori, visto che l'allungamento della durata non ha, generalmente, alcun impatto negativo sul fatturato. Semmai potrebbe esservi una leggera frenata sul fronte del rinnovo del circolante, che pure resta piuttosto rapido, con la durata media dei contratti che si attesta sui 42 mesi.

### OLTRE 900 MILA VEICOLI

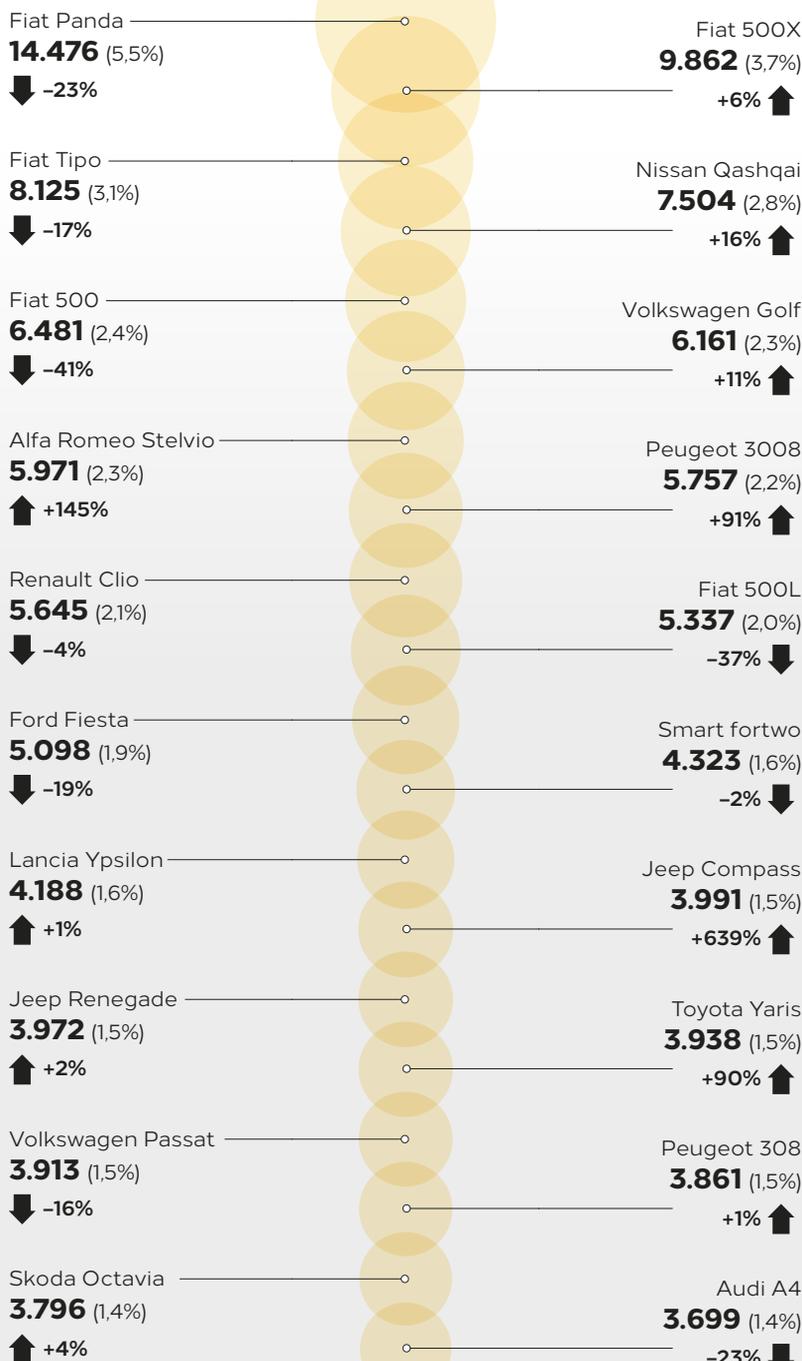
Tornando alla fotografia del 2018, gli indicatori chiave mostrano un fatturato totale derivante dai contratti di noleggio (compresi quelli dei veicoli commerciali leggeri) pari a 5,5 miliardi di euro, il 12% in più rispetto all'anno precedente, e una flotta complessiva che a fine anno ha sfondato la soglia dei 900 mila veicoli, +14% sul 2017. Considerato che la flotta media annua, nel 2018, è stata di 850.384 mezzi, ognuno di essi ha generato ricavi per gli operatori di circa 539 euro al mese. >

**ETÀ DELLE AUTO VENDUTE EX-NOLEGGIO**



**TOP 20 MODELLI**

Dati 2018 e var. % sul 2017



**> DIESEL PADRONE**

Sul fronte delle caratteristiche delle auto immatricolate dalle società di noleggio, emergono altri dati piuttosto interessanti. Partiamo dalle alimentazioni.

Tra chi è alle prese con alte percorrenze, il motore diesel la fa naturalmente da padrone con il 75% delle automobili targate. In totale, 189.299 macchine, lo 0,5% in più sul 2017.

Il gasolio è cresciuto, dunque, ma un po' meno delle immatricolazioni. Il risultato è che la quota di auto ad accensione spontanea in flotta si è leggermente ridotta. Molto male, invece, le immatricolazioni a benzina: 40.249 pezzi, il 15,1% in meno anno su anno. La quota di vetture di questo tipo, dunque, è scesa al 15,2%. In grande spolvero, in compenso, le ibride. L'anno passato ne sono state targate 14.916, il 142% in più rispetto a quello precedente. Da notare che mentre nel 2017 si immatricolavano 13 ibride ogni cento a benzina, nel 2018 il rapporto è quasi triplicato a quota 37 ogni 100. Per le elettriche, infine, i numeri sono ancora piccoli (e anche per questo la crescita è stata impressionante, +366% sul 2017): 2.574. Da notare, però, che le auto a batteria hanno raggiunto i livelli di quelle a metano.

**IL SORPASSO**

Tra le carrozzerie, infine, dominano, come detto, le ruote alte: oltre 105 mila esemplari, cioè il 40% di quelle targate nel 2018, erano crossover o fuoristrada rispetto alle 98.457 berline a due o a tre volumi (37%). Un sorpasso brutale, se si pensa che l'anno prima le sport utility erano al 30,9% e le berline al 41,6%. Per il resto, resta sostenuta, ancorché in sensibile calo (-10,2%), la domanda di station wagon, 41.742 con una quota di mercato del 15,8% rispetto al 18% del 2017. Crollo, infine, per le monovolume: -26,5%. L'anno scorso ne sono state targate appena 5.671 rispetto alle 21.320 del 2017. ||