

# Indice Articoli ANIASA

4 Dicembre 2024

## ANIASA

01/12/2024	FLEET&BUSINESS QUATTORRUOTE	IN ORDINE SPARSO TRA POLITICA E MERCATO	Pag. 2
01/12/2024	FLEET&BUSINESS QUATTORRUOTE	AUTOGOL DEL GOVERNO SUL FRINGE BENEFIT	Pag. 3
01/12/2024	FLEET&BUSINESS QUATTORRUOTE	LE FLOTTE DEL FUTURO TRA DIGITALE E WELFARE	Pag. 4

# IN ORDINE SPARSO TRA POLITICA E MERCATO

Mario Rossi

La filiera del settore nella morsa di Roma, che taglia il fondo automotive, e in quella di Bruxelles, che mette i dazi sulle elettriche cinesi, ma tira dritto sul phase out del 2035. Ecco che cosa ne pensano i presidenti di Anfia, Aniasa, Federauto e Unrae



**A** scompaginare le carte, quest'anno, ci ha pensato il governo italiano con un unodue che ha sorpreso e stordito un po' tutti. Da un lato con la clamorosa decisione di tagliare di 4,6 miliardi di euro il cosiddetto fondo automotive 2025-2030, rinunciando, di fatto, a ogni forma di sostegno del mercato nella prospettiva della transizione ecologica. Con appena 200 milioni di euro all'anno a disposizione, reclamati peraltro a gran voce dalle industrie della componentistica, alla possibilità di dover fare a meno degli incentivi all'acquisto di auto a basse emissioni sembrano essersi rassegnati un po' tutti. Dall'altro con la sorprendente decisione di riformare la tassazione del fringe benefit auto aziendale, passando da un'impostazione basata sulle emissioni di anidride carbonica a una formula acriticamente modulata sulle alimentazioni,

rinnegando proprio quel principio di neutralità tecnologica che lo stesso governo italiano aveva invocato e continua a invocare sui tavoli europei nel percorso che dovrà portare al phase out del 2035. Secondo gli addetti ai lavori, il provvedimento avrà un duplice effetto, quantomeno nell'immediato: un aumento della pressione fiscale sulle auto concesse in uso promiscuo (lo Stato si attende un incremento del gettito); e un riorientamento del mercato verso l'usato e l'estensione dei contratti esistenti. Si vedrà, anche perché entrambe le misure, pur essendo ben incardinate, non sono ancora definitive. Anzi, il governo ha già mostrato significative aperture, in particolare sul fondo automotive.

## Lo spettro del 2035

Allargando lo sguardo a livello continentale, invece, preoccupa la decisione dell'Unione Europea del 30 ottobre

scorso di confermare i dazi alle auto elettriche prodotte in Cina, senza dubbio ispirata dalla necessità di proteggere l'industria europea – colpita, negli ultimi mesi, anche da un'inaspettata crisi del mercato del Paese asiatico –, ma che avrà conseguenze imprevedibili in altri settori dell'economia e che, comunque, si pone in aperta contraddizione con l'obiettivo di decarbonizzare il trasporto privato entro il 2035. E, a proposito di 2035, e di "tagliando" da fare nel 2026, il mondo dell'auto resta ancora diviso tra chi spera e chi invece teme una revisione dei target e delle tappe intermedie di un percorso che, pur rappresentando un'opportunità, rischia di far male un po' a tutti: all'industria, alla distribuzione e agli automobilisti. Ecco che cosa ne pensano i presidenti di Anfia (Roberto Vavassori), Aniasa (Alberto Viano), Federauto (Massimo Artusi) e Unrae (Michele Crisci). **F&B**

# AUTOGOL DEL GOVERNO SUL FRINGE BENEFIT



**Alberto  
Viano**

Classe 1973, è direttore generale di UnipolRental. Già vicepresidente dell'Aniasa, ne è divenuto presidente a gennaio 2022. L'Aniasa è l'associazione di Confindustria che raggruppa le imprese che operano nell'autonoleggio, nella sharing mobility e nell'automotive digital.



Il presidente dell'Aniasa mette sotto accusa la riforma: colpirà chi ha effettuato ordinativi sulla base delle norme attuali e deprimerà il mercato. Vi sarà spazio per l'uso aziendale e per l'estensione dei contratti esistenti

Una contrazione del mercato dell'auto aziendale e un aumento delle emissioni. Questi i possibili effetti della "sorprendente" manovra del governo sulla tassazione del fringe benefit auto aziendale, secondo Alberto Viano. Una "misura sorprendente perché va a modificare una normativa equilibrata, che funzionava", sottolinea il presidente dell'Aniasa. "Inoltre, il sistema attualmente in vigore, basato sulle emissioni, è più raffinato di quello proposto, che opera in base alla motorizzazione. Di fatto aumenterà l'imponibile fiscale per i redditi medi, quelli che oggi guidano auto termiche, mentre i dirigenti, che più facilmente hanno Phev e Bev, riceveranno, a parità di vettura, un beneficio fiscale. Per non parlare del fatto che la norma è, di fatto, pure retroattiva: una buona parte degli ordini raccolti a fine 2024 avrà un trattamento diverso da quello che l'utilizzatore si aspettava. Tra l'altro, l'ultima cosa di cui c'era bisogno era quella di raffreddare le immatricolazioni delle auto a noleggio a lungo termine".

Già, perché, secondo il numero uno dell'associazione dell'industria dell'autonoleggio, questa misura potrà avere come effetto "una contrazione della domanda sull'auto aziendale. E sarebbe un male per tutto il mercato. In teoria potrebbe determinare una spinta alle plug-in, vetture che però, in assenza di un'adeguata rete di ricarica, hanno finora provocato, in molte situazioni, un aumento dei costi del carburante. L'autogol, dunque, potrebbe essere doppio: un calo della domanda e un maggiore ricorso a ibride ricaricabili male utilizzate, con un relativo aumento delle emis-

sioni. Un effetto opposto a quello a cui dovrebbe ispirarsi la norma. Un po' paradossale". Ma è anche possibile "che si crei spazio per l'uso aziendale e per l'estensione di contratti esistenti. Una sfida interessante per l'autonoleggio, ma che rallenterebbe ulteriormente la domanda di auto nuove, cosa che non credo sia nell'interesse del governo".

A proposito di domanda, Viano respinge l'ipotesi di crisi dell'autonoleggio, sceso nel giro di un anno e mezzo dal 33 al 20% di quota di mercato. "Rispetto a quei numeri è evidente che c'è stato un rallentamento, ma per ora è dettato esclusivamente da aumenti della durata e da un atteggiamento di maggiore prudenza da parte della clientela. Un riposizionamento della domanda determinato dalla necessità di assorbire i maggiori oneri determinati dall'aumento dei prezzi delle auto e dei servizi. Questo cambiamento", sottolinea, "sta rallentando il tasso di sostituzione e, quindi, le immatricolazioni, ma la flotta complessiva è ancora in crescita. E questa è una notizia positiva per le società di noleggio, il cui conto economico è determinato dal numero di clienti, che aumentano, e non dalle immatricolazioni. Si potrà parlare di crisi", taglia corto Viano, "quando la flotta a noleggio invece che crescere dovesse rimanere stabile o, peggio, ridursi. Così non è".

Il taglio di 4,6 miliardi al fondo automotive, infine. Che Viano definisce "sorprendente e incomprensibile": sorprendente "perché fino ad agosto abbiamo inteso un reale interesse del governo ad accogliere le istanze dell'automotive"; incomprensibile se sarà lineare, ossia spalmato in eguale misura tra il 2025 e il 2030. In ogni caso, è una cattiva notizia". **F&B**

# LE FLOTTE DEL FUTURO TRA DIGITALE E WELFARE

Rosario Murgida e Mario Rossi  
Foto di Massimiliano Serra

Forte adesione dei professionisti della mobilità aziendale al nostro appuntamento annuale, che alla Reggia di Monza ha ospitato incontri sul valore della tecnologia e del benessere dei dipendenti



L'ampio piazzale davanti alla corte d'onore della Reggia di Monza ha accolto l'esposizione delle auto presentate ai fleet manager e la partenza delle prove di guida

**L**e nuove tecnologie sono un'opportunità o una complicazione per il lavoro dei fleet manager? E le attuali consuetudini sulle auto assegnate ai dipendenti in forma esclusiva o condivisa quanto contribuiscono alla necessità delle aziende di attrarre o trattenere i talenti? Per dare una risposta a queste domande, il Fleet&Business Day 2024 ha concentrato i suoi momenti di approfondimento sui temi della digitalizzazione delle flotte e sulla

valorizzazione delle risorse umane, chiamando esperti di primo piano nelle due discipline per condividere le loro conoscenze. Anche la settima edizione della manifestazione organizzata da Quattroruote Fleet&Business e dedicata ai professionisti della mobilità aziendale ha quindi confermato lo spessore di questo evento. Un appuntamento che, con vari nomi, si tiene da più di vent'anni e che fa dello scambio di competenze la sua forza, non solo attraverso l'incontro tra i fleet mana-



ger e l'industria del settore, ma anche con la scoperta e la guida delle più recenti novità fra i modelli di auto indirizzati all'impiego professionale. Un mix di contenuti unico, che questa volta ha trovato spazio nel monumentale complesso della Reggia di Monza. Alla presenza di oltre duecento partecipanti, Gian Luca Pellegrini, direttore di Quattroruote e Fleet&Business, ha aperto i lavori anticipando diversi temi legati alla politica industriale e alle differenti visioni del mondo automotive,

che tuttora tengono con il fiato sospeso anche i settori collegati, come quello delle flotte aziendali, e che ci accompagneranno ancora a lungo.

#### **Intelligenza sì, ma artificiale**

L'approfondimento pomeridiano, intitolato "Fleet for Future: manager e flotte di domani. Comprendere, scegliere, gestire l'innovazione", s'è aperto con una prima sessione moderata da Alessio Lana, giornalista di Quattroruote, e si è focalizzato sui rischi e

sui vantaggi dell'intelligenza artificiale. Sul palco, a discutere di opportunità e incognite della trasformazione digitale, Giovanni Miragliotta, docente di advanced supply chain planning e senior director artificial intelligence observatory del Politecnico di Milano, Michael Mugnai, ricercatore dell'istituto di intelligenza meccanica della Scuola Sant'Anna di Pisa, e Gianluca Ripa, head of unit analytics and AI di Cefriel, il centro di innovazione digitale fondato dal Politecnico di Milano ➔



**200**

I partecipanti (approssimati per difetto) alla giornata di incontri, approfondimenti e test drive

**21**

I brand di costruttori di auto e fornitori di prodotti e servizi per le flotte aziendali che hanno aderito all'iniziativa

**32**

I veicoli, dalle vetture compatte, alle Suv, ai commerciali, a disposizione dei fleet manager

è dedicato alla collaborazione fra università e impresa. Alla domanda sull'utilità o meno della IA in rapporto alla pianificazione e al lavoro quotidiano dei fleet manager, Miragliotta ha risposto senza esitazioni: "L'intelligenza artificiale è estremamente utile per l'ottimizzazione del parco, per l'individuazione delle anomalie e per la previsione della domanda di utilizzo del bene. E, infatti, i grandi operatori la stanno già utilizzando in modo massiccio". Al di là delle barriere che ne rallentano l'applicazione, "la sua fruibilità", ha aggiunto il professore dell'ateneo milanese, "è in costante miglioramento, così da poter fornire supporto elevato a un'attività molto quantitativa come quella del fleet manager".

**Tanti dati da organizzare**

Quali applicazioni siano più promettenti lo ha chiarito Ripa, confermando come già oggi sia possibile "fare cose interessanti per analizzare i dati e creare modelli predittivi, anche se la vera sfida è organizzare e raccogliere le informazioni in modo efficiente". Mugnai s'è soffermato su un possibile utilizzo delle informazioni nella guida da remoto, definendolo "un passo intermedio – e più abbordabile – rispetto alla piena guida autonoma, data l'abbondanza di sensori installati sui veicoli e lo sviluppo delle telecomunicazioni". Mugnai ha condiviso un'ulteriore sollecitazione di Lana su applicazioni come, per esempio, lo spostamento dei mezzi dove sono effettivamente utili in un dato momento, cosa vantaggiosa per le flotte di car sharing, che tuttavia richiede ancora approfondimenti per l'utilizzo generalizzato. Ripa ha poi portato l'attenzione sul bilancio energetico dell'intelligenza artificiale. "Usare bene la potenza computazionale per capire dove è veramente utile impiegare la IA" è la sua raccomandazione. L'analisi si è fatta più rassicurante quando lo stesso Ripa ha precisato che, per far funzionare bene l'intelligenza artificiale, servono anche le persone, e nella fase conclusiva del suo intervento, dedicata a illustrare l'utilità della nuova tecnologia "nel prevenire attacchi esterni già nella fase di scrittura di un programma informatico", evitandone le vulnerabilità e aumentando la sicurezza. Fra le due sessioni del convegno, ulte-

rioni spunti di riflessione sono arrivati dal colloquio fra Gian Luca Pellegrini e l'ospite speciale di quest'anno, il meteorologo Francesco Sudati. Inevitabile, visto il curriculum del ricercatore – protagonista di tre spedizioni scientifiche in Antartide –, è stato affrontare il tema della sostenibilità e del cambiamento climatico. Un fenomeno, ha ricordato Sudati, che è sempre esistito. Nello stesso tempo, il meteorologo ha promosso le politiche ambientali della UE: "Hanno senso, semplicemente perché è necessario inquinare di meno".

#### L'auto di servizio piace ancora

Il panel "Flotte aziendali, più valore per collaboratori di valore" ha visto la partecipazione di esperti quali Alessandro Benoldi, membro del consiglio direttivo dell'Aiaga (Associazione italiana acquirenti e gestori auto aziendali), Alessandro Filon, sales leader affinity Europe di Marsh, e Andrea Sartori, sales director di Quattroruote Professional. L'incontro, moderato da Raffaele Bonmezzadri di Fleet&Business, ha trattato l'importanza della gestione delle flotte aziendali come strumento di welfare. La prima riflessione è stata di Benoldi, secondo il quale la car list serve pur per "attrarre i lavoratori e fidelizzarli. Se una volta

#### ALLA GUIDA DELLE NOVITÀ

Chi, durante il Fleet&Business Day, è passato nei pressi della fontana settecentesca su cui si affaccia la Villa Reale di Monza non avrà potuto fare a meno di notare la presenza di un Tesla Cybertruck attorniato di tanti nuovi modelli di auto e veicoli commerciali. Il gigantesco pick-up della Casa americana è stato un tocco di esotismo in un'esposizione di automezzi focalizzati sul business. La stessa Tesla ha esibito e destinato ai test drive due Bev apprezzate dalle flotte italiane, le Model 3 e Y. Un'altra specialista dell'elettrificazione, la BYD, ha invece portato a Monza la Seal, berlina a zero emissioni, e la Suv ibrida Seal U Dm-i, mentre è stata nel segno del mondo termico, o tutt'al più di quello ibrido mild, la presenza della Mazda, che è arrivata a Monza con la sport utility CX-60 e la sorella maggiore CX-80. Più variegata la rappresentanza della Kia, con l'anteprima della B-Suv EV3 e delle già note EV6 ed EV9, tutti modelli full electric, accompagnate dalla Sportage, l'unica del drappello coreano con motore a combustione interna. Da parte sua, Stellantis Fleet

& Business Solutions ha portato al debutto l'Alfa Romeo Junior elettrica e mostrato la più recente evoluzione della DS7 in veste mild hybrid, così come la Lancia Ypsilon con l'ibrido leggero. Tolto il Cybertruck, gli unici altri rappresentanti della categoria autocarri sono stati i Maxus e Deliver 3, e Deliver 5, e Deliver 7, tutti a zero emissioni, e il Deliver 9, diesel che da qualche tempo affianca la versione Bev, arrivata per prima sul mercato. L'importatore Koelliker, oltre ai veicoli commerciali del marchio cinese, ha presentato ai fleet manager la Mitsubishi Colt 2024 full hybrid. Nutrita anche la presenza della Volkswagen, con la neocinquantenne Golf e la Passat Variant, entrambe in versione plug-in, e con l'elettrica ID. 7 Tourer. Auto e veicoli commerciali sono stati a disposizione dei partecipanti non soltanto per approfondimenti statici con gli esperti delle Case, ma anche per i test drive sulle strade della Brianza, che si sono protratti fino al tardo pomeriggio.

La Villa Reale è stata anche il punto di partenza e arrivo per i test drive dei fleet manager sulle strade della Brianza





■ L'auto era un semplice strumento necessario per gli spostamenti, oggi è un prolungamento dell'ufficio. E così è diventata anche un biglietto da visita per le aziende". Con qualche sorprendente evoluzione di pensiero: gli stessi assegnatari delle vetture, sempre per Benoldi, "sono attenti alla sostenibilità; la responsabilità sociale è sempre più importante". Che ci sia altrettanta apertura da parte delle aziende può destare perplessità, specie in relazione a costi difficilmente comprimibili. In effetti, ha ricordato Filon, l'allargamento dei benefici della mobilità a una base più ampia di dipendenti è un onere che si affronta in maniera diversa secondo i Paesi. "La fiscalità ha un impatto sulla capacità delle imprese di contribuire alla mobilità dei collaboratori e c'è una visione diversa tra l'Italia e altre realtà. Se la partecipazione dell'azienda alle spese di spostamento è molto più elevata all'estero, ciò dipende proprio da regole di detraibilità e deducibilità che ci pongono in un'altra posizione rispetto ai nostri vicini di casa". Se però l'obiettivo è la soddisfazione dei collaboratori e la loro fidelizzazione, Sartori ha sottolineato "la necessità di curare l'attrattiva delle automobili aziendali, soffermandosi anche sulle personalizzazioni, in quanto la company car rimane tra i benefit preferiti all'interno delle imprese e anche tra i più giovani

rimane un potente strumento per generare appartenenza".

#### Questione di sostenibilità

L'accesso a vetture tecnologicamente evolute come quelle delle generazioni più recenti da parte di un numero crescente di figure aziendali comporta maggiore attenzione alla formazione, come ha rilevato Benoldi, e agli aspetti assicurativi, come ha fatto notare Filon. "Soprattutto", ha chiarito il manager di Marsh, "in relazione al fatto che la mobilità aziendale si esprime anche con mezzi diversi rispetto all'auto, sotto forma di condivisione di vetture o mezzi a due ruote e trasporto pubblico". Il risvolto positivo, ha concluso Filon, è "il coinvolgimento dei dipendenti negli obiettivi di sostenibilità della società". Anche questo, però, rappresenta un costo, che si aggiunge a oneri sempre più elevati. "Un trend ormai irreversibile", lo ha definito Sartori, chiarendo come "negli ultimi 12 mesi i listini sono aumentati del 6,6%; in più, i tassi d'interesse si riflettono sui canoni di noleggio e si rende sempre più indispensabile un'oculata scelta dei veicoli per ridurre i costi della manutenzione".

#### L'Aniasa e la fiscalità da rimodulare

Anche quest'anno, la chiusura del convegno ha visto l'intervento di Alberto Viano, presidente dell'Aniasa, l'associazione

nazionale dell'industria dell'autonoleggio, della mobilità condivisa e dell'automotive connesso e digitale che patrocina il F&B Day. Viano ha ricordato i punti su cui si concentra il confronto dell'organizzazione confindustriale con le istituzioni, a cominciare dall'adozione di una nuova fiscalità delle flotte al fine di aumentare soglia e percentuali di deducibilità. Il secondo punto su cui si è concentrato è il riordino delle tasse automobilistiche, finalizzato alla semplificazione del prelievo. Fino al 2020, ha ricordato Viano, il bollo era pagato dal noleggiatore. L'Aniasa chiede che si consideri la peculiarità del noleggio stesso, cioè la locazione di veicoli che circolano su tutto il territorio, pertanto slegati dalla fiscalità regionale. Il terzo punto toccato dal presidente dell'organizzazione è la revisione delle disposizioni sui redditi delle persone fisiche, al fine di salvaguardare le finalità della mobilità sostenibile: su questo tema, l'Aniasa propone un miglioramento della tassazione del fringe benefit per le auto aziendali concesse in uso promiscuo. Una materia su cui, come abbiamo visto nelle settimane successive, il governo ha, almeno per il momento, imboccato con decisione la direzione opposta.

#### Incontro fra imprese e servizi

Oltre agli incontri di approfondimento tematici, l'edizione di quest'anno del F&B Day ha, come di consueto, dato spazio alle attività di networking tra i fleet manager e fra questi ultimi e le aziende. Presenza fissa anche quella dell'industria del settore, sotto forma di un'esposizione di prodotti e servizi a supporto di grandi flotte, piccole e medie imprese e professionisti. Un'ampia selezione che ha testimoniato non solo la crescente quantità

## La IA è estremamente utile per l'ottimizzazione del parco circolante e per la previsione della domanda di utilizzo dell'auto



**6**  
Nelle due sessioni del talk organizzato dalla redazione (nelle foto della pagina accanto) si sono confrontati sei esperti di intelligenza artificiale e gestione delle risorse umane e dei parchi aziendali

**2,6**  
I miliardi di euro di gettito fiscale prodotti ogni anno dal noleggio. Alberto Viano (a sinistra), presidente Aniasa, ha illustrato le proposte dell'associazione per la competitività del settore

**93,6**  
Il limite di emissioni medie delle auto in g/km che entrerà in vigore nel 2025 nella UE. L'impatto dei veicoli sul clima è stato il tema del colloquio fra il meteorologo Francesco Sudati e il nostro direttore Gian Luca Pellegrini



di soluzioni di mobilità, ma anche il continuo aumento del numero di operatori. Il mondo del noleggio è stato rappresentato, oltre che dalle captive delle Case, da diversi operatori multimarca. Come Athlon, la società di noleggio che fa parte di Mercedes-Benz Mobility, che propone una gamma diversificata di servizi, dalla locazione a lungo termine alle applicazioni di mobility-as-a-service, e che ha di recente integrato le attività di VanLease con una copertura assicurativa estesa agli allestimenti dei veicoli commerciali. Ayvens, gigante del renting di Société Générale, che ha da poco rilasciato una nuova edizione della sua Mobility Guide. Europcar, appartenente al consorzio Green Mobility Holding, di cui fa parte il gruppo Volkswagen,

che è nel pieno dell'attuazione del piano quinquennale di espansione Exceed. Santander Renting, che prosegue la fase di espansione della società del gruppo bancario spagnolo, con i suoi servizi di noleggio a lungo termine rivolti a privati, professionisti e piccole e medie imprese. E Horizon Automotive, società di mobilità a forte indirizzo tecnologico nata dal sodalizio fra gruppi di concessionari per la diffusione del noleggio a lungo termine attraverso i dealer, che continua a estendere la propria rete in Italia e all'estero. Le attività di fornitura e supporto ai fleet manager hanno invece visto la partecipazione di a2a E-Mobility, con il suo ecosistema di ricarica, gestione flotta e servizi di mobilità; di Agenzia Italia, specializ-

zata nella gestione di servizi di business process outsourcing nei settori automotive e finance, che fra l'altro ha da poco rinnovato la sua piattaforma online agita.it; di Enel, che sta moltiplicando gli accordi di partnership con i fornitori di mobilità per sviluppare le loro reti di ricarica. Accanto a Fleet Support e MyFleetSolutions, provider di soluzioni gestionali rivolte a noleggiatori e aziende, sono poi da segnalare le presenze di LoJack, con le sue tecnologie di monitoraggio, Q8, con i suoi sistemi di pagamento e fatturazione fisici e digitali, Targa Telematics, interlocutore unico per l'hardware e il software di gestione della flotta, e Webfleet, la divisione di Bridgestone dedicata alla gestione dei parchi veicoli. **F&B**