

BUSINESS SCENARI

In collaborazione con

FLEET & BUSINESS
 QUATTORRUOTE

LA MOBILITÀ SI RIPENSA

Sono stati uguali per tutte le aziende, i primi passi nell'emergenza coronavirus: mettere in sicurezza i propri dipendenti e, nello stesso tempo, restare in contatto con i clienti, assicurando i servizi essenziali per il mantenimento in buono stato delle auto in flotta. Inoltre, ove possibile, garantire la consegna dei nuovi mezzi, a partire dai furgoni. Una base da cui ripartire anche nella Fase 2, che si distingue per paradigmi assai diversi rispetto al periodo pre-Covid 19. E per la quale sarebbe fondamentale un deciso intervento statale, incentrato su incentivi e/o sulla rimodulazione della fiscalità riguardante l'auto, quella aziendale in particolare, molto più penalizzata rispetto agli altri Paesi europei. Sull'ultimo numero di Fleet&Business abbiamo parlato con tutta la filiera del settore business proprio di che cosa ci sarebbe bisogno per ripartire e di che cosa ci si può aspettare nel prossimo futuro. Le previsioni non sono univoche: se i più ottimisti sono i fleet manager e gli operatori della telematica di bordo, i responsabili flotte delle Case e i noleggiatori a lungo termine mostrano maggior prudenza, mentre quelli a breve sono decisamente pessimisti. Per non parlare degli operatori di car sharing, che si trovano davanti un modello da reinventare.

PIÙ FLESSIBILITÀ

Tutti gli attori in gioco, costruttori compresi, dovranno sempre più trasformarsi in operatori di mobilità,

con proposte maggiormente flessibili e di veloce attuazione. Già prima della pandemia, del resto, la frontiera tra le varie tipologie di noleggiatori e di car sharing si stava elidendo. Ora questa tendenza esploderà, grazie anche al ricorso a polizze assicurative che permettono la rinuncia al contratto, in caso di perdita di lavoro o di malattia, inserite nelle soluzioni di noleggio o di finanziamento. Contratti più flessibili e personalizzabili al massimo si affiancheranno al probabile downsizing dei veicoli dei parchi auto aziendali, oltre che all'estensione dei contratti di noleggio in essere; per ovvi motivi di riduzione di costi, ma anche per l'impossibilità, da parte di alcuni noleggiatori, di reperire auto da inserire in flotta, a causa dello stop

produttivo avvenuto durante il lockdown. Tutto ciò comunque non basterà alle aziende, che dovranno accelerare sulle nuove modalità di mobilità, che necessiteranno di un'integrazione su piattaforme uniche, grazie alle nuove soluzioni Maas (Mobility-as-a-service), dal contenuto tecnologico sempre più rilevante. Senza dimenticare che, una volta scoperto lo smart working, molte aziende, e i loro lavoratori, non vi rinunceranno a cuor leggero.

PARLA L'ANIASA

ECCO COSA BISOGNA FARE

L'Aniasa, l'associazione dell'industria dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici della Confindustria, ha lanciato un mini-manifesto in quattro punti per ripartire nel post-pandemia.

1 Rispristino del superammortamento del 130% per i veicoli a uso strumentale. Una misura che, nel periodo in cui è stata in vigore, ha di fatto incrementato in modo consistente le entrate a livello fiscale.

2 Estensione dell'ecobonus anche alle vetture Euro 6 usate. In questo modo si potrebbe svecchiare un parco auto che, nel nostro Paese, conta qualcosa come 12,8 milioni di veicoli pre-Euro 4.

3 Allineamento della fiscalità sull'auto aziendale al resto d'Europa. A partire dalla detraibilità dell'Iva, che in Italia è ferma ad appena il 40%, esclusivamente grazie alle deroghe decennali chieste e ottenute in sede UE.

4 Avvio di una grande campagna promozionale per rilanciare l'immagine turistica del nostro Paese all'estero e, nello stesso tempo, allargamento a tutta la filiera - compreso, quindi, anche il noleggio a breve termine - dei cosiddetti "voucher-vacanza".

PRIMA PAGINA

IL GOVERNO DIFENDE LA FILIERA ITALIANA

Stracciamo dunque con gesto liberatorio la collezione di autocertificazioni raccolte in due mesi di quarantena. E con mascherine e guanti risaliamo nelle macchine così a lungo rimaste immobili, dirigendoci verso una Fase 2 che prelude a tempi niente affatto facili. Il Covid-19 non è stato sconfitto: ha rallentato la sua corsa letale, ma è ancora fra noi. Ciononostante, il 18 maggio, dopo l'anteprima per pochi del 4, l'Italia è uscita dal lockdown. Dal punto di vista sanitario, non è stato approntato alcun piano organico di tracciamento e test: incapaci di programmare, subordiniamo alla speranza il nostro destino. Del resto, il fatalismo sembra prevalere ovunque. L'economia scricchiola senza che vengano prese iniziative per sostenere crescita e consumi. Gli aiuti per aziende e lavoratori hanno l'amaro sa-

pore dell'estemporaneità, ammesso e non concesso che vadano a buon fine. Le regole che

superato il 10%) tradisce però un approccio ideologico clamorosamente impermeabile alla realtà.

Vedremo se l'evoluzione dello scenario indurrà il governo Conte a prendere altre misure più radicali per assicurare la sopravvivenza del settore. Auspicio, comunque, che a Palazzo Chigi si voglia pensare in maniera sistemica all'intera filiera, alla luce degli stravolgimenti che verosimilmente vedremo accadere sul palcoscenico globale. L'onda lunga del coronavirus si riverbererà sulle dinamiche dell'automotive, accelerando il processo di concentrazione (molti gruppi cercheranno di unire le forze) e un riequilibrio degli assetti competitivi. L'Italia, in tutto questo, rischia di essere il vaso di coccio. Posso immaginare, per esempio, che i cinesi vorranno approfittare di capitalizzazioni ai minimi per fare shopping di tecnologia in Europa, gettando le premesse per lo sbarco in una regione a loro da sempre proibita per la palese inadeguatezza dei prodotti. Noi esprimiamo eccellenze nell'indotto, settore che è andato affrancandosi dalla storica dipendenza dal costruttore nazionale cercando fortuna - trovandola - nel mondo. Tante di queste realtà sono piccole e medie imprese oggi in difficoltà: è necessario proteggerne la competitività, che garantiscono know-how e innovazione, magari ricorrendo (come suggerito da Anfia) allo strumento della golden share, con cui lo Stato si riserva l'utilizzo di poteri speciali in caso di insidie al patrimonio nazionale, oppure all'istituzione di fondi sovrani in stile medio-orientale (come suggerito da Alfredo Altavilla in un'intervista a Bianca Carretto sul Corriere della Sera).

Detto questo, spero altresì che il mondo dell'automobile ripensi il proprio modo di comunicare. In queste settimane, ho assistito a un rosario di suppliche provenienti da produttori, importatori, concessionari, mondo dell'autoriparazione e noleggiatori, ognuno con le proprie istanze da avanzare al governo (incentivi erga omnes, usato contro usato, terza fascia 61-95 g/km di CO₂ per l'ecobonus, armonizzazione della fiscalità per le aziendali, voucher vacanze, superammortamento eccetera). Comprendo l'urgenza e l'esigenza di chiarire le singole specificità delle tante parti che compongono un universo complesso: ho l'impressione, però, che la frammentarietà delle rivendicazioni sia interpretata come un sintomo di divisione. Sarebbe opportuno, d'ora in poi, condividere le priorità e affidare il dialogo con i policy maker a una sola voce autorevole, che sia al di sopra degli interessi di parte e garante della legittimità delle pretese: in fin dei conti, è la figura di "mobility champion" evocata tempo fa e finita nel dimenticatoio.

Gian Luca Pellegrini

LA NOSTRA COMPONENTISTICA, OGGI IN DIFFICOLTÀ, PUÒ FINIRE PREDATA DI APPETITI STRANIERI

dovrebbero coordinare la quotidianità sono un putiferio spesso contraddittorio e quasi sempre inapplicabile di leggi commi ordinanze provvedimenti delibere.

In questo quadro di generale approssimazione, era chimico aspettarsi qualcosa di decisivo per l'auto, alle prese con la peggiore crisi del secondo dopoguerra. E infatti poco è stato fatto. Alla filiera che chiedeva disperatamente aiuto, nel decreto Rilancio sono stati concessi 100 milioni di euro di rifinanziamento del bonus green per il 2020 e la detrazione al 110% per le colonnine elettriche. Dopo le indignate reazioni della categoria e le dichiarazioni del ministro dello Sviluppo economico Patuanelli («In effetti, l'auto è uno dei tasselli che ancora mancano: un ragionamento andrà fatto in sede di conversione del decreto»), all'ultimo secondo la solita manina ha infilato nella norma altri 200 milioni di ecobonus per il 2021. Apprezziamo lo sforzo: rimangono in ogni caso misure di facciata, il cui impatto, di fronte alla peggiore crisi del secondo dopoguerra, sarà risibile (la precedente dotazione degli incentivi non era andata neppure esaurita...). Nel frattempo, per aggiungere insulto all'ingiuria, si è varato un generoso stimolo per biciclette e micromobilità elettrica assortita. Nulla in contrario alle due ruote, a monopattini elettrici, overboard e monowheel, sia chiaro: considerarli l'unica soluzione alle esigenze di milioni di lavoratori terrorizzati di salire su un mezzo pubblico (a Milano, nelle prime settimane post lockdown, il tasso di riempimento di autobus e metropolitane non ha