

Fisco, una manovra sbagliata Il noleggio spera nella retromarcia

Il settore attende che il governo, come anticipato, corregga la stretta sulle auto aziendali, prevista nella prima stesura della legge di Bilancio. Solo così possono ripartire le immatricolazioni in un momento delicato per l'economia

di **Andrea Salvadori**

Pericolo scampato. Questa è almeno la speranza delle associazioni del mercato automotive dopo la marcia indietro annunciata dal governo, per bocca del premier Giuseppe Conte e del ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, per la nuova imposizione fiscale sui fringe benefit dell'auto aziendale.

Il provvedimento non viene stralciato, ma sono in arrivo modifiche sostanziali con un emendamento che sarà presentato da Palazzo Chigi al Senato. «Sulle auto aziendali dobbiamo fare ammenda — ha detto Conte la scorsa settimana —. Con umiltà ci siamo messi al lavoro per rimodulare la misura fino a svuotarne l'effetto negativo che potrebbe avere sul sistema produttivo». Il gettito atteso, secondo quanto annunciato da Gualtieri, dovrebbe scendere così da oltre 330 milioni a poco più di 2 milioni, in pratica quasi azzerandosi.

Le categorie

Ma che cosa prevede la nuova norma? Le auto aziendali in uso promiscuo vengono suddivise in gruppi differenti a seconda della quantità di emissioni che producono. Gruppi cui corrispondono diverse determinazioni del reddito da lavoro dipendente, soggetto quindi a tassazione Irpef. Il testo ipotizzato inizialmente dall'esecutivo manteneva il prelievo

del 30% solo per le motorizzazioni elettriche e ibride, lo alzava al 60% per i modelli con emissioni di biossido di carbonio fino a 160 grammi e al 100% per le cosiddette vetture superinquinanti, con emissioni dunque superiori. Ora, invece, se le anticipazioni saranno confermate, per i nuovi contratti con decorrenza da luglio 2020, il fringe benefit scende al 25% per le emissioni inferiori a 60 grammi e al 30% per quelle tra i 60 e i 160 grammi. Chi supera quest'ultima soglia, fino a 190 grammi, vede invece salire il prelievo al 40% nel 2020 e al 50% a partire dal 2021. Per le auto con emissioni superiori a 190 grammi il 50% scatta già nel 2020 per diventare il 60% nel 2021.

Annunciata in occasione della presentazione della Legge di Bilancio, la norma, nella sua prima versione, ha messo in allarme il mercato dell'auto, anche perché sarebbe andata a colpire uno dei principali strumenti di incentivazione manageriale con un impatto diretto sulle buste paghe dei dipendenti, provocando come primo effetto un crollo delle immatricolazioni.

Il boomerang

«A fine ottobre stavamo dialogando con le istituzioni perché il super ammortamento sui beni strumentali del 130%, che ha funzionato molto bene in passato, venisse reintrodotta nel 2020 anche per le auto aziendali — dice Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, l'associazione

che in Confindustria rappresenta i servizi di mobilità —. Invece veniamo a scoprire che il governo intende introdurre una nuova tassa sui fringe benefit, aumentando ancora una volta il carico fiscale su un settore che, nei difficili anni della crisi, ha tenuto a galla il mercato dell'auto. Come da tempo sosteniamo, numeri alla mano, aumentare il carico fiscale sulle auto aziendali è un boomerang per le casse dello Stato. Meno tasse invece aiutano le immatricolazioni e garantiscono così maggiori introiti anche al Fisco. Dall'introduzione del super ammortamento, ad esempio, l'auto aziendale ha visto aumentare le vendite restituendo per ogni euro concesso 3 euro di entrate per Stato ed enti locali».

Tra l'altro da tempo le associazioni del comparto premono perché si ripristini la normativa in vigore prima del 2013, riportando così la deducibilità dei costi dell'auto aziendale dal 70% al 90% per i veicoli in uso promiscuo ai dipendenti e dal 20% al 40% per quelli in pool. C'è poi attesa per il responso finale del Consiglio europeo su un altro dossier aperto da tempo: la richiesta del governo di accordare all'Italia un ennesimo rinvio, per altri tre anni e dunque sino al 2022, della limitazione della detraibilità dell'Iva al 40% sulle auto aziendali. In altri paesi europei arriva al 100%.

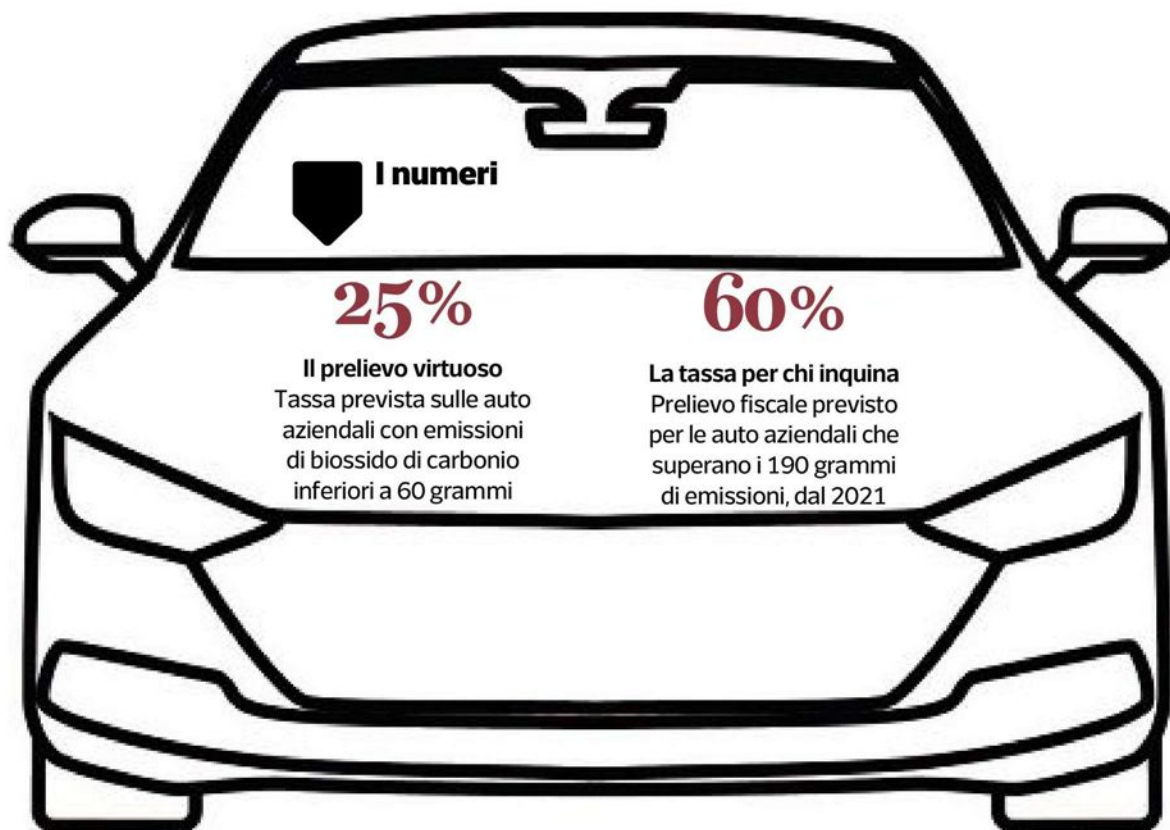
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Aniasa
Massimiliano Archiapatti,
presidente
dell'associazione che in
Confindustria rappresenta
i servizi di mobilità



Peso: 57%



Peso:57%

Il bilancio 2019

Ricavi in crescita, anche i privati fanno da traino

Il 2019 sarà ancora una volta un anno positivo per il noleggio auto a lungo termine sul fronte delle immatricolazioni, anche se con alcune ombre all'orizzonte.

Secondo le stime di Aniasa, il segno più riguarderà sia le autovetture sia i veicoli commerciali. L'associazione prevede infatti 265 mila nuove immatricolazioni per le auto, in crescita del 2% rispetto al 2018, e 42 mila per i veicoli commerciali, con un incremento vicino al 3%. Nella seconda parte dell'anno il mercato si è dunque dimostrato più dinamico rispetto al primo semestre, che ha visto le immatricolazioni del lungo termine in calo dell'1% anche se con una flotta circolante in forte crescita (+13%) e prossima ormai al milione di veicoli. Per quanto riguarda il fatturato, in attesa di capire quale sarà la chiusura 2019, il lungo termine ha ottenuto nei primi sei mesi dell'anno il suo record storico con un giro d'affari di oltre 3 miliardi di euro, con un incremento del 12% rispetto al primo semestre del 2018.

Sul fronte della clientela, oltre al consolidamento delle grandi aziende, il renting a lungo termine conti-

nua a guadagnare quote di mercato nel mondo delle piccole e medie imprese, dei professionisti e, negli ultimi due anni, dei privati: i cosiddetti «codici fiscali» che sempre in maggior numero rinunciano a comprare l'auto puntando su soluzioni alternative alla proprietà.

Sempre secondo le stime di Aniasa, quest'anno il numero di contratti con clientela privata ha raggiunto quota 52 mila unità, mostrando oltretutto una tendenza molto dinamica. Benché ancora contenuto nei numeri, questo segmento di clientela è infatti più che raddoppiato negli ultimi due anni, dimostrando inoltre di avere ampi margini di espansione.

In un quadro dunque sostanzialmente positivo, non mancano comunque le criticità soprattutto a causa dell'incertezza dello scenario economico nazionale a cui si è aggiunto di recente il discusso aumento del valore del fringe benefit per l'uso privato delle auto aziendali. Il lavoro di monitoraggio del mercato da parte di Aniasa ha infatti messo in evidenza una più diffusa tendenza da parte delle aziende a prolungare i contratti di

noleggio in essere, piuttosto che a rinnovare il proprio parco auto.

Varie imprese, come già avvenuto durante la crisi post 2008, stanno valutando l'opportunità di rinviare gli investimenti, tornando dunque a estendere i contratti oltre i tradizionali 36 mesi. Allo stesso tempo le aziende tendono a introdurre nelle proprie flotte modelli meno costosi, le utilitarie in particolare, in crescita del 17% nel primo semestre.

Inoltre continuano a ridurre il ricorso ai veicoli a gasolio, a causa delle limitazioni alla circolazione introdotte in alcune grandi città italiane, Milano e Roma in testa. Una scelta che avvantaggia però soprattutto le motorizzazioni a benzina e meno le elettriche e le ibride rispetto alle aspettative.

Anche perché, sostiene Aniasa, l'ecobonus introdotto a inizio anno dall'ultima Legge di bilancio non solo non ha determinato un boom delle alimentazioni alternative, ma ha finito per generare iniziali indecisioni nelle scelte delle imprese.

Lucio Torri

© RIPRODUZIONE RISERVATA

+2

Per cento

Le immatricolazioni
per il noleggio a lungo
termine stimate
da Aniasa quest'anno



Peso: 23%

L'AUTO A NOLEGGIO

Successo del "tutto compreso"

Complice l'incertezza economica, anche in Italia sta crescendo il gradimento di questa formula che nel 2019 ha superato un giro d'affari di 3 miliardi di euro

A LUNGO TERMINE

» OMAR ABU EIDEH

“P

ay per use, un concetto commerciale che interessa sempre più anche il mondo della mobilità. E anche in Italia sta crescendo il gradimento per le soluzioni di noleggio a lungo termine dell'auto. Ne è complice l'incertezza economica, che ha spinto le aziende a prolungare i contratti in essere – anche ben oltre i tradizionali 36 mesi – e a immatricolare vetture meno costose. Tuttavia, è bene sottolineare come l'estensione delle durate contrattuali rappresenta un'opzione cui le aziende, anche in passato, hanno fatto ricorso per rinviare nuovi investimenti e ridurre i costi complessivi della flotta. Su questa scelta ha pesato certamente il clima di incertezza economica e politico.

SONO I DATI del mercato italiano delle quattro ruote a confermare il successo del noleggio: nel periodo gennaio-ottobre 2019, la quota di quello a lungo termine è cresciuta di mezzo punto percentuale rispetto al 2018, attestandosi al 14,5%

del totale e conta 236 mila vetture (+2,5%), a fronte di immatricolazioni in calo (-1%). Sicché, nei primi sei mesi del 2019, il noleggio a lungo termine ha quasi raggiunto il traguardo del milione di veicoli in flotta superando un giro d'affari di 3 miliardi di euro. Lo sostiene Aniasa, l'associazione di Confindustria che rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

Nel primo semestre 2019 è cresciuto pure il canale dei privati che abbandonano la proprietà per il *renting*, superando la soglia dei 52 mila contratti di noleggio. Numeri ancora esigui in senso assoluto ma rappresentativi se si considera che negli ultimi due anni i suddetti contratti erano la metà (25.000 nel 2017). Costo fisso e pacchetti *all inclusive* stanno determinando il successo della formula. Il volano di questo sprint sono, soprattutto, i giovani under 35 che vogliono avere a disposizione l'auto quando serve più che possederla. Infatti, in questa fascia d'età, nella decade 2007-2017, le vendite sono crollate del 60%.

Il contraltare è il *car sharing*, che oggi conta due milioni di iscritti. Trend legato alla cosiddetta *subscription economy*, che evita all'utente di investire soldi in un bene a rapida svalutazione, come l'automobile e permette di minimizzare le uscite nell'immediato, conservan-

do quindi una maggiore liquidità. Infine, il canone include bollo, assicurazione, manutenzione ordinaria e straordinaria e assistenza stradale. La formula del "senza pensieri" che piace sempre di più.

COME OSSERVA il presidente Aniasa, Massimiliano Archiapatti, "il noleggio si conferma cartina di tornasole dell'economia nazionale e segnala un raffreddamento delle aspettative di crescita, evidenziato dal ritorno all'estensione dei contratti in essere, scelta già adottata dalle aziende nel periodo più duro della crisi economica. I dati relativi alla prima metà dell'anno confermano, però, anche il trend che vede sempre più imprese e privati abbandonare la proprietà e passare all'uso dei veicoli attraverso le diverse soluzioni di mobilità offerte dal noleggio e dal *car sharing*".

Collegato alla crescita dei privati spicca il dato di significativo aumento delle utilitarie, 42.000 veicoli (+17% e una quota che supera il 25% del totale immatricolato a noleggio), a fronte di un calo complessivo di tutti gli altri segmenti, in particolare delle medie-superiori (35.000 e -13%). Per quanto concer-



Peso: 86%

ne le alimentazioni, continua a perdere il diesel che, però, resta di gran lunga quella "regina" del *long term*: nel primo semestre ha visto ridurre la propria quota di quasi 10 punti percentuali (dal 75,5% al 66,2% del totale immatricolato).

A beneficiare della picchiata sono stati quasi esclusivamente i motori a benzina (passati al 16,4% al 25%). Tutte in crescita le alimentazioni alternative: 8.300 le vetture ibride (+9% contro lo stesso periodo del 2018), 3.400 le Gpl (+19%), mentre

l'elettrico (quasi 1.500 auto e +42%) ha superato il metano, in calo (1.000 unità e -32%).

IN TESTA alla top ten delle auto più noleggiate a lungo termine si conferma la Fiat Panda, seguita da Renault Clio, Lancia Ypsilon, Fiat 500X e Jeep Renegade.

"Per aumentare la sicurezza sulle strade e contenere l'impatto in termini di emissioni" (tutti i modelli a nolo sono Euro 6, a basse emissioni), conclude Archiapatti, "auspichiamo che

proprio la mobilità condivisa possa essere uno dei *driver* individuati dal governo per la diffusione di nuovi modelli di mobilità sostenibile all'interno del *green new deal* e nella prossima legge di Bilancio".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DOWNLOAD

AFFITTO O POSSESSO?

Il report di Avis: entro i prossimi 10 anni sempre più car sharing



SECONDO IL REPORT

"The Road Ahead: the future of mobility report" di Avis Budget Group, l'82% del campione di consumatori intervistati in 16 paesi tra Europa e Asia desidera ancora avere un'automobile di proprietà. Ma il 68% di questi è anche convinto che in futuro, nel giro di 10 anni, la situazione cambierà a favore di una mobilità aperta al car sharing e ai noleggi a lungo termine. Sei automobilisti su dieci si aspettano inoltre un incremento delle offerte relative a tali servizi, anche nel comparto dei veicoli commerciali.

TECNOLOGIA CINESE

WeRide testa a Guangzhou i primi taxi a guida autonoma



LA SOCIETÀ CINESE

WeRide ha iniziato la sperimentazione di taxi senza conducente a Guangzhou. Si tratta di 12 Nissan Teana (l'Altima destinata ai mercati asiatici) 100% elettriche equipaggiate con il più recente software e hardware per guida autonoma. La corsa si prenota tramite app dedicata.

VENDITE IN AUMENTO

Commercio: +6,4% di fatturato nel terzo trimestre; + 2,2% nel 2019



L'ISTAT HA COMUNICATO

che, nel 3° trimestre dell'anno, il commercio di autoveicoli (tramite concessionari e altri venditori) ha registrato una crescita tendenziale del fatturato del 6,4%. Da inizio anno, l'aumento medio è stato del 2,2% rispetto allo stesso periodo del 2018



DATI & NUMERI

I modelli che circolano sono Euro 6 e hanno poco più di 11 anni



UN'AUTO

di proprietà, in Italia, ha in media 11,3 anni di anzianità. I modelli in circolazione con noleggio a lungo termine sono Euro 6: quelli a benzina emettono meno della metà di monossido di carbonio e quelli a gasolio meno di due terzi.



Peso: 86%



Peso:86%

LA MOBILITÀ GREEN FA RIMA CON FLOTTE

I nuovi ecosistemi urbani

» GIANLUIGI GIANNETTI

N

on serve esprimere giudizi quando basta valutare gli effetti. La potenziale stretta fiscale sulle auto aziendali può avere motivazioni di equilibrio politico nei conti, ma non ha giustificazioni tecniche in uno scenario dove il noleggio sta facendo da volano dell'innovazione verso motorizzazioni più sostenibili. Tutto questo in un panorama con scorci desolanti. Nel nostro Paese le auto aziendali hanno oggi un ciclo di vita di 4 anni, che stride con la media dell'intero parco circolante, il più inquinante e meno sicuro d'Europa. Secondo gli ultimi dati disponibili elaborati dal Centro Studi e Statistiche Unrae, il 31,3% su un totale di 38.190.000 vetture circolanti, ovvero 12 milioni di auto, risponde a normative precedenti all'Euro 4, quindi con più di 14 anni di età. Sconcertante che il 56% delle auto abbia comunque più di dieci anni.

DIFATTO, il sistema noleggio produce meno di due terzi di monossido di carbonio, meno 50% di ossido di azoto e

-70% di idrocarburi incombusti, ed è una valutazione ricavata badando alle motorizzazioni più moderne a benzina e gasolio, ma la domanda del mercato stavirando con sempre maggiore decisione verso quelle ibride e poi elettriche, con un beneficio destinato ulteriormente a salire. L'elettrificazione in questo settore è una formula che spalanca l'orizzonte delle *smart cities*, ovvero i nuovi ecosistemi urbani dove la gestione delle risorse e delle esigenze di movimento deve essere amministrato con attenzione all'energia e ai costi. La flotta a noleggio è digitalizzata, ogni singola vettura gestita a distanza, la connettività diffusa permette di realizzare già ora un Internet delle auto in cui la localizzazione è solo uno dei tasselli. In ballo ci sono *alert* diagnostici in tempo reale e l'analisi dello stile di guida per renderlo più ecologico. Più compatibile con le limitazioni alla circolazione, in definitiva più solido come investimento perché diverso come percorso.

Del resto, la considerazione dei dati sul primo semestre 2019 racconta di un calo sostanziale della richiesta di auto diesel anche nel settore delle flotte aziendali a noleggio. Dopo un 2018 che aveva registrato addirittura un aumento dell'1%, nei primi sei mesi dell'anno il gasolio ha visto ridursi la propria quota di quasi 10 punti percentuali, dal 75,5% al 66,2%.

FORMALMENTE a beneficiarne sono stati quasi esclusivamente i motori a benzina, passati al 16,4% al 25%, ma è solida anche la tendenza costruita dalle vetture ibride, con 8.300 unità e +9% rispetto allo stesso periodo del 2018, mentre l'elettrico segna quasi 1.500 auto, cioè un +42% che equivale al sorpasso sul metano, fermo a 1.000 unità e -32%.

Una conferma piuttosto analitica è arrivata poi nelle scorse settimane dal rapporto "Mobilità alla spina 2019: l'auto elettrica e ibrida nelle flotte aziendali", promossa da Top Thousand, l'Osservatorio sulla mobilità aziendale. Una ricerca che ha preso come campione di 100 aziende appartenenti a diversi settori e per un totale di oltre 85.000 di cui il 90% in noleggio a lungo termine.

Le flotte sono ancora basate sul diesel, ma quel che conta è un dato statistico quasi sconvolgente rispetto ai normali termini di avviamento delle tecnologie nel mercato automobilistico. Il 40% delle aziende coinvolte nello studio intende aumentare il numero di questi veicoli in flotta, con prospettive di crescita esponenziali e indirizzate nettamente verso le *full hybrid*,



Peso: 69%

svincolate da qualsiasi necessità di ricarica elettrica esterna come richiesto alla *plug in hybrid*, che invece scontano la situazione precaria delle infrastrutture energetiche stradali nel nostro paese. Ma anche su questo fronte il noleggio sta facendo da volano dell'innovazione, scavalcando le limitazioni che vengono dall'assenza di iniziative del sistema paese. Rispetto al 2018, si registra una crescita di 10 punti percentuali (dal 46% al 56%) delle imprese che hanno installato soluzioni di ri-

carica presso la propria sede e di ben il 20 punti (dal 63% all'84%) di quelle che hanno stipulato accordi con le *utilities* dell'energia.

L'ECOSISTEMA ad emissioni zero ha avuto bisogno di un tempo maggiore per costruire i suoi tasselli, e le auto elettriche aziendali sono cresciute dallo 0,5% del 2016 all'1,5% del 2019, ma nei prossimi 12 mesi il 22% delle aziende pianifica già un aumento dei modelli in uso.

Non per motivazioni politiche, ma avendo valutato gli effetti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

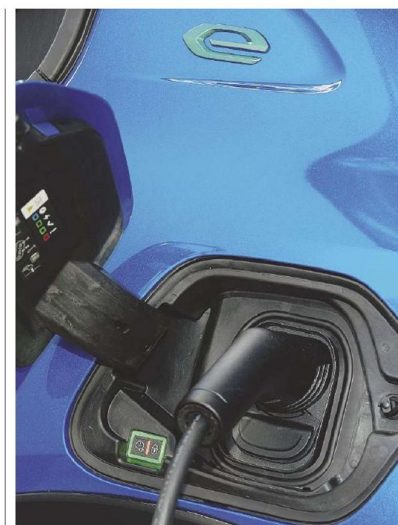
Rispetto al 2018
Passano dal 46% al 56% le imprese che hanno installato soluzioni di ricarica presso la propria sede



Monossido di carbonio
La diminuzione di produzione grazie al sistema di noleggio. Meno 50% anche di ossido di azoto e -70% di idrocarburi incombusti



Il mercato
Nei primi 10 mesi del 2019 la quota di quello a lungo termine è cresciuta di mezzo punto rispetto al 2018, attestandosi al 14,5% del totale e conta 236 mila vetture (+2,5%)



ELETTTRIFICAZIONE



Peso:69%

Lo scenario

Auto, noleggio più che proprietà grazie all'app diventa supersicura

Anche se chi sta fermo in coda fa fatica ad accorgersene, la mobilità in Italia (e negli altri Paesi sviluppati) sta attraversando un periodo di profondo cambiamento. Cambiano le modalità di spostamento e cambia la mentalità dei cittadini. Oggi, soprattutto per i più giovani, l'auto non è più uno status symbol e al concetto di possesso si sta lentamente sostituendo quello di utilizzo. Il boom del car-sharing nelle grandi città ne è l'esempio migliore: si prende un veicolo quando se ne ha bisogno e si paga per il tempo che è nella nostra disponibilità, dopo di che sarà qualcun altro a fare la stessa cosa; e se un veicolo a quattro ruote non è la soluzione ideale, se ne prende a noleggio uno a due, magari in combinazione con una tratta effettuata con i mezzi pubblici.

Un altro fenomeno del tutto sconosciuto fino a pochissimi anni fa è quello del noleggio a lungo termine per i privati: al posto di sborsare una cifra importante per acquistare un'auto, si paga una rata mensile per affittarla e quando se ne ha l'esigenza si cambia rapidamente tipologia di vettura. In questo modo si riducono i costi e, soprattutto se si usa la modalità del car-sharing, anche il numero di macchine sulle strade. La diffusione dell'affitto al posto del possesso ha poi un'altra importante ricaduta sul fronte della tutela dell'ambiente: il parco auto delle società di autonoleggio ha infatti una vita media molto più breve (4 anni) di quella del circolante in Italia (10 anni) ed è di conseguenza dotato di motorizzazioni e tecnologie più nuove che ne riducono significativamente l'inquinamento.

SVILUPPO TECNOLOGICO

tutte novità rese possibili, o almeno fortemente favorite, dallo sviluppo della tecnologia: grazie ad un'app sul telefonino è infatti possibile prenotare un'auto (o una bicicletta), scoprire dove si trova quella più vicina e sbloccarla. Sul fronte dell'ingegneria va poi registrato l'arrivo delle vetture elettriche ed ibride che, anche se non hanno ancora raggiunto grandi numeri sul totale del circolante, fanno registrare tassi di crescita decisamente maggiori rispetto ai motori termici. E benché non si possa dire che il loro utilizzo non provochi emissioni, almeno non sono concentrate nelle grandi città, che già devono combattere con alti livelli di inquinamento, ma presso le centrali elettriche, che solitamente sono al di fuori dei confini cittadini.

SCENARI AVVENIRISTICI

Da uno studio condotto da Aniasa, l'associazione nazionale industria dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici, in collaborazione con la società di consulenza Bain & Company emerge che già oggi un Italiano su tre guida un'auto connessa e che oltre la metà intende dotarsene. Questa situazione apre le porte a scenari avveniristici che, normativa permettendo, porteranno in un futuro non troppo lontano alla guida autonoma. In questo contesto non stupisce che si stia moltiplicando il numero delle società che forniscono servizi ai guidatori e che il margine complessivo della filiera automobilistica si sta progressivamente spostando da chi produce i veicoli a chi fornisce soluzioni ad esse connessi.

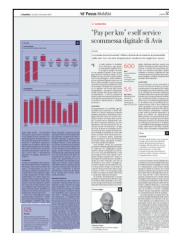
“Si stima che il mondo legato all'auto connessa valga oggi più di 60 miliardi di euro a livello globale e si prevede una crescita a tripla cifra (+260%) nei prossimi otto anni – si

legge nello studio – Nei prossimi tre, quattro anni saranno consegnati 125 milioni di auto connesse, numeri significativi che dimostrano come le auto già oggi siano ricche di telematica”. I dispositivi attuali permettono di raccogliere dati sui guidatori (stile di guida, percorsi preferiti, punti di interesse), sul veicolo (pressione pneumatici, stato del motore, livello olio) e sull'ambiente (presenza di pioggia, situazioni di traffico).

LA SICUREZZA

Ad attirare il maggiore interesse degli automobilisti sono le caratteristiche legate alla sicurezza: prime fra tutte la localizzazione in caso di emergenza e di furto (entrambe selezionate dal 14% del campione), seguite dalla navigazione evoluta e dalla connettività con strade smart (entrambe all'11%). In generale, gli automobilisti si dimostrano molto pragmatici e sono ben disposti a condividere dati che portino benefici pratici e tangibili, come l'assistenza stradale, la manutenzione predittiva, la riduzione dei premi assicurativi, la diagnostica remota del veicolo.

A fare luce sulla diffusione delle motorizzazioni elettriche e ibride nel settore dell'autonoleggio è invece l'indagine “Mobilità alla spina 2019: l'auto elettrica e ibrida nelle flotte aziendali”, promossa da Top Thousand, l'Osservatorio sulla mobilità aziendale composto da Fleet e mobility manager di grandi aziende, in collaborazione con Sumo Publishing. Ebbene, i dati certificano



la crescita di interesse per l'ibrido, che in tre anni è passato dallo 0,7% al 5,5% del parco auto dell'autonoleggio, mentre l'elettrico resta una frontiera in via d'esplorazione (dallo 0,5% del 2016 all'1,5% del 2019). Le motorizzazioni benzina sono cresciute, ma rappresentano solo il 4,2% della flotta. Percentuali in calo, infine, per metano e Gpl. Il grosso delle flotte (87,3%) è dunque ancora composto dal diesel che, sebbene in calo, viene considerato il motore più efficiente e, per quel che riguarda le versioni più recenti, anche quello più pulito.

MAGGIORE FLESSIBILITÀ

“Il potenziamento delle batterie e l'aumento dell'autonomia dei modelli più recenti consente una maggiore flessibilità d'uso e un incremento della percentuale di veicoli elettrici assegnati in fringe benefit, che nell'ultimo anno è passata dal 17% al 27% - spiegano gli esperti di Top Thousand - La maggior parte dei veicoli elettrici, però, viene utilizzata in pool, per consentire la ricarica in sede, al di fuori degli orari di lavoro. Nel 2019 si è registrata, inoltre, una crescita dell'utilizzo dell'auto elettrica fuori città, segnalato dal 53% del campione. Le aziende sono quindi interessate ad allargare il campo di azione dei veicoli elettrici,

nonostante permanga il problema della carenza delle infrastrutture di ricarica al di fuori dei contesti urbani”. L'ibrido viene invece già oggi considerato un'alternativa concreta ai motori tradizionali perché non occorre “ricaricarle alla spina”.

MARCO FROJO, MILANO

Gli spostamenti su quattro e due ruote stanno attraversando un periodo di profondo cambiamento. Grazie soprattutto allo sviluppo tecnologico E il consumatore ne guadagna

4

ANNI

Il parco autonoleggio ha una vita media più breve di quella circolante

60

MILIARDI

Il mondo legato all'auto connessa vale oggi più di 60 miliardi di euro

Focus

IL CAR SHARING

Il boom del car-sharing nelle grandi città ha ormai assunto dimensioni importanti: si prende un veicolo quando se ne ha bisogno e si paga per il tempo che è nella nostra disponibilità, dopo di che sarà qualcun altro a fare la stessa cosa; e se un veicolo a quattro ruote non è la soluzione ideale, se ne prende a noleggio uno a due, magari in combinazione con una tratta effettuata con i mezzi pubblici. E si sta moltiplicando il numero delle società che forniscono servizi ai guidatori: così la filiera automobilistica si sta progressivamente spostando

1 Si sta sempre più affermando la diffusione delle auto elettriche grazie anche alle nuove tecnologie

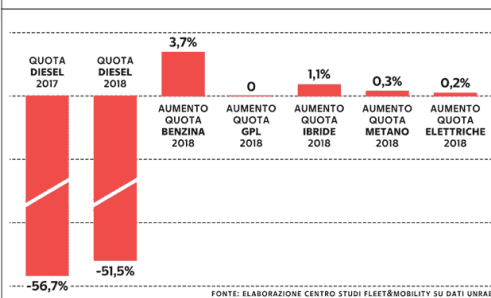
125

MILIONI

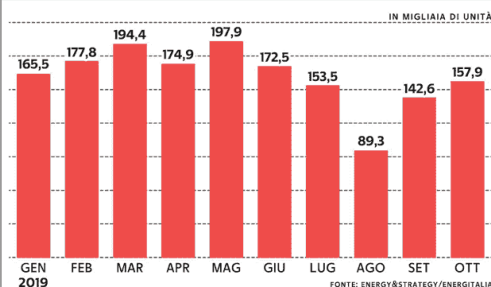
Nei prossimi tre-quattro anni saranno consegnate 125 milioni di auto connesse: numeri significativi che dimostrano come le auto già oggi siano ricche di telematica. E anche l'ibrido oggi è già considerato un'alternativa

I numeri

LA SPARTIZIONE DELLA QUOTA DI MERCATO DEL DIESEL



L'ANDAMENTO DELLE IMMATICOLAZIONI DI AUTO IN ITALIA





Peso: 54-82%, 55-37%

AZIENDE

Ecco come cambia lo scenario di un mercato davvero in grande espansione: piace l'elettrico ma si conferma il diesel

La flotta compatta e pulita

SIMONE VITA

... Cambia il panorama dell'ampio mercato che interessa le flotte aziendali. Ora la scelta si sposta gradualmente verso alimentazioni più pulite con l'elettrico in grande lancio e il ritorno prepotente del diesel: ancora considerata la scelta migliore in moltissimi casi.

Varia poi anche la dimensione dei mezzi che le aziende italiane scelgono per le loro flotte interne e il trend intrapreso dai fleet manager, con le flotte auto che stanno abbandonando modelli dalle grandi dimensioni verso mezzi più compatti. E non sembra aver inciso sul mercato la demonizzazione delle motorizzazioni a gasolio che alla faccia di tutto e tutti continuano a fare numeri pazzeschi.

Ma uno dei trend che segnando la maggior crescita è quello, oltre alla crescita delle vetture a benzina ed elettrificate, arriva dalla crescita del noleggio a lungo termine per aziende e privati, con una flotta che complessivamente nei primi sei mesi dell'anno si è avvicinata al milione di

veicoli. Questo è quanto dicono i dati pubblicati da Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, il noleggio a lungo termine da gennaio a giugno 2019 ha superato i 3 miliardi di euro di giro d'affari.

La contrazione delle immatricolazioni (161.000 unità e -1% vs 2018), insieme alla contestuale crescita della flotta, ha certificato il ritorno al prolungamento temporale dei contratti in essere, ben oltre i tradizionali 36 mesi.

Ma non solo aziende: nel primo semestre 2019 si è infatti confermato il trend in crescita dei privati che, al posto dell'acquisto dell'auto, scelgono di prenderla in noleggio a lungo termine. Secondo stime dell'Associazione già oggi è stata superata quota 52.000 contratti. Collegato alla crescita dei privati spicca il dato di significativo aumento delle utilitarie, 42.000 veicoli (+17% e una quota che supera il 25% del totale immatricolato a noleggio), a fronte di un calo complessivo di tutti gli altri segmenti, in particola-

re delle medie-superiori (35.000 e -13%). Dopo un 2018 che aveva registrato addirittura un aumento dell'1%, nei primi sei mesi dell'anno il gasolio (che resta comunque di gran lunga l'alimentazione "regina" del long term) ha visto ridursi la propria quota di quasi 10 punti percentuali (dal 75,5% al 66,2% del totale immatricolato).

A beneficiarne sono stati quasi esclusivamente i motori a benzina (passati al 16,4% al 25%). Quasi tutte in crescita anche le alimentazioni alternative: 8.300 le vetture ibride (+9% vs lo stesso periodo del 2018), 3.400 le GPL (+19%), l'elettrico (quasi 1.500 auto e +42%) ha ormai superato il metano in calo (1.000 unità e -32%).

Alcuni studi dimostrano come l'Osservatorio sulla mobilità aziendale composto da fleet e mobility manager di grandi aziende, sull'auto elettrica e ibrida nelle flotte aziendali, l'87,3% delle vetture è alimentata a gasolio. I dati certificano anche la crescita di interesse per l'ibrido, che in tre anni è passato dallo

0,7% al 5,5% del parco, mentre l'elettrico resta una frontiera in via d'esplorazione (dallo 0,5% del 2016 all'1,5% del 2019). Le motorizzazioni benzina sono cresciute, ma rappresentano solo il 4,2% della flotta del campione esaminato di 85.000 vetture.

Insomma tutti pensavano che il diesel fosse un'alimentazione ormai morta e invece anche in questo segmento che sta diventando per certi versi trainante, il vecchio e caro gasolio sta a fare la parte del leone: forse anche perché gli ultimi studi di settore stanno dimostrando come l'inquinamento del diesel non sia poi così invadente come si è voluto far credere. Ovvio che l'auto del futuro sia ad alimentazione elettrica, ma prima o poi ci troveremo di fronte al problema molto complesso dello smaltimento delle batterie.

Scelte

Piacciono automobili sempre più compatte

I privati scoprono il noleggio

3

Miliardi

Di euro da gennaio a giugno è il giro di affari di un nuovo segmento di mercato, quello del noleggio a lungo termine, che si è avvicinato a un milione di automobili nei primi sei mesi



Peso: 59%