

L'analisi

Fisco e diesel, calano ombre sul noleggio ma la formula "all inclusive" può salvarlo

MARCO FROJO, MILANO

L'incertezza economica suggerisce cautela alle aziende e il decreto sulla tassazione non aiuta il comparto segna il passo. Eppure non mancano segnali positivi legati ai nuovi servizi

Non è un momento facile per il settore dell'autonoleggio. Da un lato c'è l'incertezza economica che suggerisce cautela a un numero crescente di aziende che preferiscono così prolungare i contratti di noleggio piuttosto che rinnovare la flotta, dall'altra ci sono le insidie normative che vanno dall'ormai «storica» parziale deducibilità dell'acquisto di autovetture fino al recente aumento della tassazione sulle auto date in fringe benefit, misura modificata in extremis prima di essere inserita nella Finanziaria.

L'ultimo episodio riguarda l'inserimento di una norma nel Dl Fiscale, prima ritirata e poi dopo due giorni ripresentata dallo stesso governo con il maxi-emendamento, che preoccupa molto gli operatori. È infatti previsto per i contratti di noleggio a lungo termine superiori a 12 mesi che sia il cliente a provvedere al pagamento della tassa auto, il cosiddetto bollo. Si tratta di una misura che, oltre a danneggiare l'immagine del noleggio, favorisce alcune regioni, principalmente la Lombardia che godrebbe dal 2020 di oltre il 30% del gettito da noleggio (circa 260 milioni). A ciò si aggiunge poi un enorme aggravio amministrativo ed operativo alle aziende del settore, che gestiscono più di un milione di veicoli.

In un quadro già di per sé difficile si inserisce poi la crisi del diesel, che diversi studi scientifici e gli operatori del settore ritengono ancora la motorizzazione più pulita ed efficiente, ma che non è più percepita

come tale e viene nei fatti penalizzata anche dall'eco bonus-malus voluto dal primo governo Conte.

«Si sta determinando un vero e proprio accerchiamento nei confronti dell'auto aziendale: il governo ha identificato nelle flotte aziendali, e nel noleggio in particolare, un nuovo bancomat cui attingere per mere esigenze di cassa - afferma Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, l'associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità - La decrescita infelice del settore sembra quindi tra gli obiettivi di un esecutivo anti-industriale e anti-sviluppo che finge di ignorare non solo le esigenze di mobilità sostenibile sicura e condivisa che il Paese richiede, ma anche gli impatti sull'intera filiera automotive».

Alcuni preoccupanti segnali di rallentamento del settore dell'autonoleggio iniziano già ad emergere. Nei primi sei mesi del 2019, dopo molti anni di crescita a doppia cifra, le immatricolazioni hanno fatto registrare un calo dell'1%. Nonostante ciò la flotta è cresciuta del 13% per effetto del prolungamento dei contratti in essere ed è così arrivata a sfiorare il milione di veicoli, un valore che la dice lunga sull'importanza del noleggio per l'intero comparto dell'automobile. Nei mesi successivi la situazione è leggermente migliorata - nel periodo gennaio-novembre le immatricolazioni sono tornate a crescere (+4,7%) - ma si è ancora lontani dai tassi passati.

«Nella prima metà dell'anno la contrazione delle immatricolazioni, insieme alla contestuale crescita della flotta, ha certificato il ritorno al prolungamento temporale dei contratti in essere, ben oltre i tradizionali 36 mesi - fa il punto della situazione Archiapatti - L'estensione delle durate è un'opzione cui le aziende anche in passato hanno fatto ricorso per rinviare nuovi investimenti e, contestualmente, ridurre i costi complessivi della flotta. Su questa scelta hanno pesato il clima di in-

certezza economica, le mobilitazioni anti-diesel, lo scenario politico costantemente sospeso e alcuni interventi sulla mobilità a livello locale e nazionale come l'eco-bonus-malus, che non hanno prodotto le significative fughe attese verso le alimentazioni alternative, ma hanno determinato indecisione anche nelle aziende pronte all'acquisto».

Dopo un 2018 che aveva registrato addirittura un aumento dell'1%, nei primi sei mesi dell'anno i motori diesel, che restano comunque di gran lunga l'alimentazione «regina» del noleggio a lungo termine, hanno visto la propria quota scendere quasi dieci punti percentuali (dal 75,5% al 66,2% del totale immatricolato), ma a beneficiarne sono stati quasi esclusivamente i motori a benzina (passati al 16,4% al 25%). «Le campagne di demonizzazione del diesel e le sempre più diffuse limitazioni alla circolazione decise a livello locale, spesso senza una precisa strategia, stanno determinando un deciso calo del ricorso a questa motorizzazione anche nel settore delle flotte aziendali a noleggio, a beneficio delle auto a benzina», dice Archiapatti.

In questo quadro con molte nuvole all'orizzonte non mancano però gli aspetti positivi. Il noleggio a lungo termine sta ormai prendendo piede anche fra i privati, aprendo così nuovi, importanti spazi di crescita, mentre non conosce battute d'arresto il successo del car sharing.

«Nel corso del 2019 si è confermato il trend positivo dei privati che, al posto dell'acquisto dell'auto, scelgono di prenderla in noleggio a lungo termine - conclude il presidente di Aniasa - Secondo le nostre stime già oggi è stata superata quota 54.000 contratti. Pur rappresentando un dato ancora contenuto, va rimarcato



Peso:73%

lo sviluppo di questo segmento che negli ultimi due anni ha visto più che raddoppiare la propria flotta (dalle 25.000 unità del 2017) e che ha evidenti margini di espansione. Costo fisso e pacchetti all inclusive stanno determinando il successo della formula».



Il personaggio

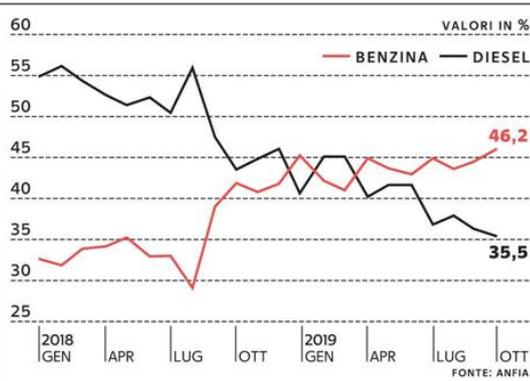


Massimiliano Archiapatti
presidente di Aniasa, l'associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità

Il settore dell'autonoleggio ha fatto registrare una contrazione che fa preoccupare

I numeri

L'ANDAMENTO DELLE IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA



Peso: 73%

Il settore

Lungo termine, lo sprint dei privati

SIBILLA DI PALMA, MILANO

L'offerta si è fatta sempre più completa, le immatricolazioni fanno segnare un aumento. E le società incrementano i prodotti su misura: dai tempi alla trasparenza

Il noleggio a lungo termine si appresta a chiudere l'anno in positivo, con immatricolazioni in crescita e la flotta dei veicoli vicina a un milione di unità. Grazie a un'offerta che si è fatta sempre più completa e tarata sulle esigenze delle diverse fasce di clientela e alla spinta di segmenti emergenti come quello dedicato ai privati.

IL BILANCIO 2019

«Pur non proseguendo sulla crescita impetuosa degli ultimi anni, il flusso di immatricolazioni nel settore continua a essere consistente», spiega Pietro Teofilatto, direttore noleggio a lungo termine Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici). Come bilancio per il 2019 prevediamo infatti «un leggero ritocco del record a quota 265mila immatricolazioni, con un aumento vicino al 2% rispetto al 2018». Mentre la flotta «dovrebbe arrivare a quasi un milione di unità». Stime che si affiancano agli ultimi dati Unrae secondo cui, guardando ai primi dieci mesi del

2019, le immatricolazioni hanno raggiunto le 236.420 unità, in aumento del 2,5% rispetto allo stesso periodo del 2018. Una crescita che, spiega Teofilatto, si deve allo «sviluppo di un'offerta flessibile e completa di nuova mobilità per aziende, professionisti e privati». Proprio quest'ultimo «rappresenta un canale ancora piccolo come numero di unità, ma con un forte trend di sviluppo. Si è passati dai 30mila contratti del 2018 che dovrebbero raggiungere i 52mila stimati per fine 2019».

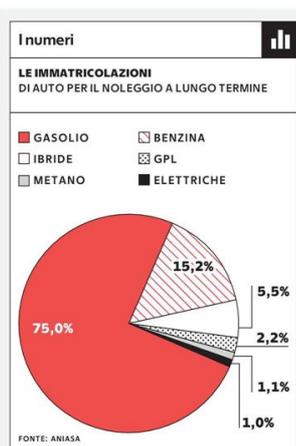
Tra le aziende attive nel comparto, Andrea Castronovo presidente e amministratore delegato di Alphabet, sottolinea come «il nostro obiettivo è continuare a soddisfare la crescente esigenza di mobilità dei nostri clienti grazie a prodotti e servizi innovativi e flessibili, come ad esempio AlphaRent, soluzione in grado di soddisfare tutte le esigenze temporanee di mobilità (a partire da una settimana, fino a un massimo di 24 mesi)». Per quanto riguarda i nuovi canali, «accanto allo sviluppo del *business corporate* e all'incremento della penetrazione nel mercato delle piccole e medie imprese, il focus per il 2020 sarà raggiungere nuovi target, primo tra tutti quello dei privati grazie alla collaborazione con i nostri broker e la rete dei concessionari Bmw e Mini e anche grazie a nuove importanti partnership strategiche». Oltre che con servizi dedicati come Why-Buy Simple Move con il quale per la prima volta la società offre un servizio di noleggio a lungo termine a privati.

LA CRESCITA

Alberto Grippo, ceo di Leasys, evidenzia che «il 2019 è stato un anno nel segno della crescita (un quarto delle vetture in no-

leggio a lungo termine in Italia è stato immatricolato da Leasys nei primi nove mesi dell'anno) e stiamo proseguendo su questa strada. Stiamo espandendo la rete dei Leasys Mobility Store, con l'obiettivo di arrivare a 400 punti fisici su tutto il territorio italiano entro il 2020». Sul fronte delle tendenze in atto, i clienti medio-grandi, aggiunge, richiedono «di avere in flotta dei veicoli che abbiano nell'allestimento un pacchetto per la sicurezza, oggi ritenuto indispensabile».

Štefan Majtán, direttore generale di Arval Italia, spiega che «i principali obiettivi per il prossimo anno saranno, da un lato, il consolidamento del segmento corporate e, dall'altro, lo sviluppo del mercato delle piccole e medie imprese e dei privati, che rappresentano i segmenti che registrano per noi la crescita più veloce». L'intento è agire tramite «le partnership, che saranno sempre più importanti per noi. Ad esempio, individuando sul mercato start-up e progetti innovativi che possano aiutarci a offrire nuovi servizi legati al concetto di mobility as a service».



Il segmento dei privati rappresenta una tendenza in forte sviluppo per il noleggio



La crisi

Rent-a-car, il mercato ha un po' d'affanno

STEFANIA AOI, MILANO

Nei primi sei mesi dell'anno i dati indicano un'assoluta stabilità dei fatturati. Ma è il crollo del flusso turistico ad aver aggravato il bilancio. Complici i furti d'auto

“Il mercato del rent-a-car non potrebbe andare peggio. Nei primi sei mesi dell'anno i dati indicano un'assoluta stabilità dei fatturati, un lieve calo dei noleggi, ma sono i mesi estivi che hanno fatto segnare un crollo del giro d'affari che ha segnato un -2,5 per cento, una riduzione dei noleggi e della lunghezza del periodo di noleggio». Giuseppe Benincasa, segretario generale di Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, non usa mezzi termini. E prevede che non si raggiungeranno i numeri del 2018: il fatturato non supererà l'1,2 miliardi di euro, né i noleggi saranno superiori ai 5,3 milioni dell'anno scorso, quando il noleggio a breve termine aveva vissuto un buon periodo e i ricavi erano in crescita. Chi non sembra risentire di nulla è invece il car sharing. «Un

segmento residuale, ma in crescita. - racconta il segretario - Si tratta di servizi sempre più apprezzati nelle città ma che non sostituiscono, né si contrappongono con il servizio di rent a car».

A penalizzare chi opera nel noleggio a breve termine ci sono tre problemi principali: la competitività turistica dell'Italia, la concorrenza sleale esercitata dai broker online e i furti di auto. «La stagione turistica estiva è stata pessima, sono diminuiti gli arrivi», afferma Benincasa. Di conseguenza la competitività tra operatori è cresciuta. Negli aeroporti, per conquistare i visitatori, c'è chi se n'è inventato di ogni colore. L'azienda napoletana B-Rent ha persino lanciato il B-Smart, una app che accompagna il turista alla scoperta dei luoghi più interessanti da visitare nel Paese. Poi c'è chi come al solito fa leva sul ribasso dei prezzi. Da anni ormai così facendo i noleggiatori cercano anche di incentivare i visitatori a noleggiare un'auto, aumentando così il numero di noleggi. Già nel 2018 il fatturato per giorno di noleggio era sceso a 33,8 euro. Nel 2017 era pari a 34,8 (-2,8 per cento). E la tendenza ribassista continua. «Il nostro settore - racconta il segretario Aniasa - è poi afflitto dalla concorrenza sleale esercitata da broker che operano online e che riescono a offrire auto a un prezzo di poco superiore a un pacchetto di sigarette, riducendo i servizi offerti rispetto alle compagnie di

noleggio, minor tutele per il cliente che può vedersi sottratti dalla carta di credito, come cauzione, cifre importanti».

Un'altra nota dolente sono stati i furti, saliti in maniera preoccupante. «Questi affliggono soprattutto il centro sud. - spiega Benincasa - In Campania e Puglia arrivano a livelli altissimi. Mentre tra le città la maglia nera va di sicuro a Catania che raggiunge quote attorno al 95 per cento. Enjoy ha rinunciato a operare su quel territorio». In tutto ciò, la politica non aiuta. Benincasa anzi punta il dito contro un sistema paese: «In Italia, una nazione con oltre 35 milioni di vetture di cui 22 milioni vecchie e inquinanti, sono riusciti a concepire una legge di Bilancio - afferma il segretario Aniasa - che disincentivava sul mercato i veicoli euro 6 che sono i meno inquinanti». Proprio questi veicoli compongono «le flotte» dei noleggiatori. «Noi rinnoviamo il parco macchine ogni tre quattro anni - prosegue Benincasa - E la legge mostrava con chiarezza la mancanza di conoscenza totale dei temi che si stavano andando a trattare. Per fortuna siamo riusciti a far valere le nostre argomentazioni e a correggere il tiro. Ma ciò che è successo dà la misura della poca conoscenza e approfondimento dei temi di chi guida l'Italia».

L'opinione

“

C'è poi la concorrenza sleale esercitata da broker che operano online con prezzi di poco superiori a un pacchetto di sigarette

GIUSEPPE BENINCASA
SEGRETARIO GENERALE DI ANIASA



Peso: 45%

Il caso

Con l'auto connessa il viaggio è in diretta

ANDREA FROLLÀ, ROMA

La telematica è uno dei fattori di forza della clientela business perché può tenere sotto controllo tutti i passaggi. LoJack punta sul "tempo reale" e servizi istantanei

Ormai sulle nostre strade non viaggiano più solo tantissime auto "connesse" ma anche tantissimi modelli di business innovativi, se non addirittura inediti. È la diretta conseguenza di una mobilità che negli ultimi anni è diventata sempre più integrata con i prodotti e i servizi telematici: allestimenti business infarciti di Bluetooth, navigatori e applicazioni, sistemi intelligenti e avanzati di sicurezza alla guida, "black box" connesse alle piattaforme digitali, tachigrafi smart per il trasporto pesante su gomma e pneumatici hi-tech alimentati dal 5G. Un concentrato di tecnologia che sta facendo emergere con forza il valore dei servizi digitali, soprattutto nella mobilità aziendale ancor prima che nella mobilità privata o pubblica.

Per un appassionato in cerca di auto nuova la componente tecnolo-

gica del veicolo non è infatti ancora così decisiva in fase di acquisto: secondo i calcoli di Bain&Company e dell'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici (Aniasa), attualmente solo il 15% dei consumatori italiani può infatti essere ricompreso nella categoria dei "telematici", ossia di coloro che sono interessati all'auto connessa e disponibili a condividere i propri dati. Diametralmente opposto è invece l'interesse del mondo aziendale, dove la telematica è una necessità, e in alcuni casi un obbligo, più che un semplice interesse.

IL BOOM DELLA TELEMATICA "BUSINESS"

Pensiamo anche solo al contributo offerto ai responsabili delle flotte business da una soluzione ormai consolidata come la scatola nera, che sia in termini di monitoraggio, efficienza, risparmio o sicurezza. Non a caso, negli ultimi anni c'è stata una vera e propria impennata del numero di dispositivi telematici installati su auto e van per il noleggio a lungo termine: dai 118mila registrati cinque anni fa ai 780mila stimati per l'anno in corso (circa il 60% della flotta totale). Il grande valore aggiunto offerto della telematica è naturalmente nella possibilità, per i fleet manager così come per i conducenti, le imprese di noleggio, le compagnie assicurative e i produttori di veicoli, di fruire di enormi quantità di dati sugli aspetti più disparati: velocità, consumi, usura, chilometraggio, sinistri, soccorso e sicurezza. E l'inarrestabile lancio di soluzioni da

parte dei fornitori di tecnologie telematiche (da LoJack a Geotab passando per Viasat, Texa, Targa Telematica, Alfa Evolution e altre realtà) risponde proprio a questa domanda continua di informazioni, fondamentali per rinnovare i servizi preesistenti e offrire servizi innovativi.

DALL'INCIDENTE LIVE ALL'AUTO ELETTRICA

LoJack, società americana controllata dal colosso CalAmp, ha arricchito la piattaforma LoJack Connect con tre nuove funzioni: una che consente di monitorare in modo semplice e immediato i rifornimenti e consumi, un'altra che permette di tenere sotto controllo le scadenze della manutenzione, i tagliandi, i cambi di pneumatici, e un'altra ancora che avverte il gestore della flotta quando il veicolo entra in zone ritenute a rischio oppure varca i confini nazionali. Funzionalità che si aggiungono ad altri servizi già offerti come "CrashBoxx", la soluzione che segnala l'incidente in tempo reale offrendo la ricostruzione della dinamica e la stima economica del danno. In campo c'è anche il gruppo canadese Geotab, che ha da poco aperto una sede a Roma e che sta puntando forte sulla mobilità elettrica. Ne è la prova il recente lancio di "Go Eletric", una soluzione che integra sensori e dati per valutare i profili di guida delle flotte aziendali e fornire analisi alle organizzazioni che stanno valutando l'introduzione di veicoli elettrici nel parco auto.

Focus

NUMERI DA RECORD

Negli ultimi anni c'è stata una vera e propria impennata del numero di dispositivi telematici installati su auto e van per il noleggio a lungo termine: dai 118mila registrati cinque anni fa ai 780mila stimati per l'anno in corso (circa il 60% della flotta totale). Il grande valore aggiunto offerto della telematica è nella possibilità, per i fleet manager così come per i conducenti, le imprese di noleggio, le compagnie assicurative e i produttori di veicoli

Negli ultimi anni c'è stata una impennata di dispositivi telematici



Peso: 44%

Un business in crescita per i concessionari Il noleggio è per tutti

PIERO BIANCO
TORINO

Retromarcia del governo sulla ventilata maxi-tassa per le vetture aziendali. La rivolta degli operatori ha scongiurato il timore di una manovra che avrebbe messo a rischio un intero comparto, sempre più strategico e in costante crescita. Alla vigilia dell'ultimo passaggio parlamentare è stata confermata la «rimodulazione» del trattamento fiscale che riguarda i dipendenti con diritto al benefit dell'auto aziendale. L'annuncio è arrivato dal presidente del Consiglio, Giuseppe Conte: «Abbiamo azzerato la tassa». Che in realtà non scomparirebbe del tutto, ma avrà, come ha spiegato il premier «un impatto zero per i contribuenti». Verrà infatti differenziata in relazione al livello di emissioni dei veicoli.

Il progetto di legge studiato dal governo prevede una riduzione dell'attuale imposta al 25% sulle vetture con emissioni CO2 inferiori a 60 g/km e al

30% (come oggi) su quelle superiori a 60 g/km ma inferiori a 160 g/km. Soltanto per i veicoli con emissioni da 160 a 190 g/km la percentuale salirà al 40% nel 2020 e al 50% dal 2021. Per i pochi modelli «superinquinanti», oltre i 190 g/km, scatterà l'aliquota del 50% nel 2020 e del 60% dal 2021. La nuova tassazione inoltre si applicherà sui contratti stipulati da luglio 2020 e naturalmente soltanto sui veicoli di nuova immatricolazione. Confermata l'esenzione per tutti i contratti in essere e per gli stock in fase di smaltimento. La proposta iniziale, come è noto, prevedeva invece di caricare sull'imponibile dei dipendenti fino al 100% della relativa tassazione. Soluzione che avrebbe inferto un colpo durissimo al settore. Perché il mercato delle vetture business o noleggiate rappresenta una porzione sempre più elevata delle immatricolazioni complessive, nonostante l'incertezza abbia in parte congelato

negli ultimi mesi le decisioni di acquisto da parte delle aziende. Non a caso erano insorte le associazioni di categoria, dall'Aniasa all'Unrae.

La svolta positiva si è concretizzata nelle ultime due settimane, prima con l'ammenda pubblica di Conte («Con umiltà ci siamo messi al lavoro per rimodulare la misura fino a svuotarne l'effetto negativo») poi con gli interventi di Stefano Patuanelli, ministro dello Sviluppo Economico («Si pensa a incentivare un certo tipo di auto piuttosto che penalizzarne altre») e del ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri («Abbiamo lavorato con gli operatori ipotizzando un giusto incentivo per chi propone emissioni minori»).

Una boccata d'ossigeno per il mondo delle flotte che festeggia - in attesa di valutare tutti i dettagli della manovra - lo scampato pericolo. Il noleggio coinvolge sempre più i concessionari. I servizi dedicati alle vetture «in uso», dopo anni di iniziale diffidenza, co-

stituiscono oggi per i dealer un'opportunità importante di ampliamento e fidelizzazione della clientela. Molti già offrono soluzioni a lungo termine soprattutto indirizzate alle imprese (rappresentano il 60% della clientela che entra in concessionaria per scegliere il noleggio), ma anche ai professionisti (25%) e ai privati (oggi sono il 15%, ma la percentuale è in continua crescita). Per i dealer di medie dimensioni, i più attenti al noleggio, le attività di renting valgono ormai il 20% delle vendite e le prospettive per il futuro sono di ulteriore incremento fino all'11% nei prossimi dodici mesi. —

**Niente maxi-tassa
sulle auto aziendali
Per il comparto
una boccata d'ossigeno**

**Il comparto delle vetture "in uso" è ripartito
dopo mesi di incertezze e anche i privati
dimostrano interesse per le formule di noleggio
Il governo fa marcia indietro sulle aziendali**



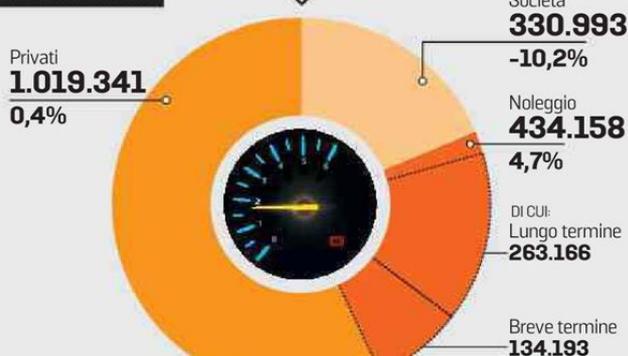
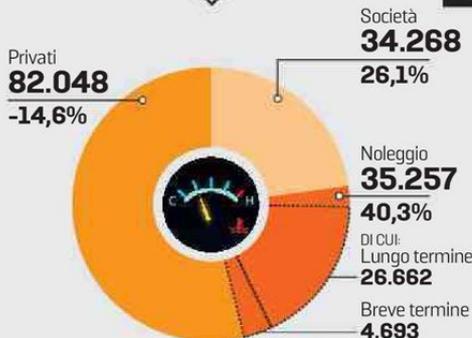
Peso: 77%

Il mercato italiano dell'automobile NUOVE IMMATRICOLAZIONI

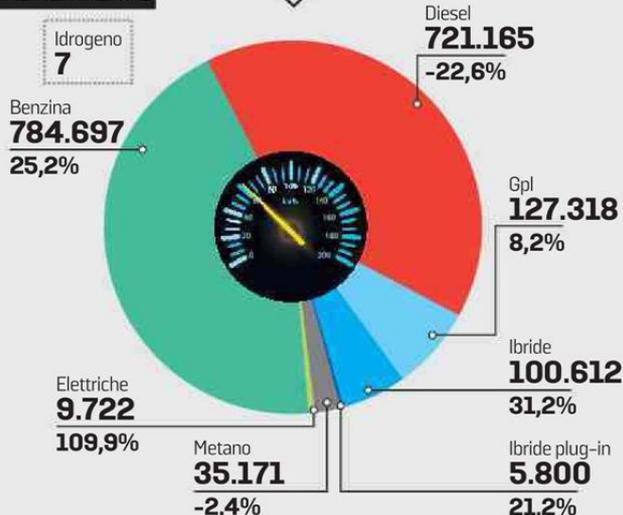
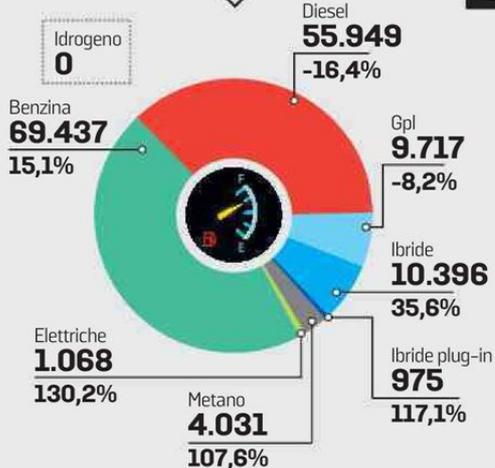
NOVEMBRE 2019
151.573
VARIAZIONE
SULLO STESSO PERIODO
DELL'ANNO PRECEDENTE
2,1%

GENNAIO/NOVEMBRE 2019
1.784.492
VARIAZIONE
SULLO STESSO PERIODO
DELL'ANNO PRECEDENTE
-0,8%

PER UTILIZZATORE



PER ALIMENTAZIONE



COMITATI - LA STAMPA

Novembre 2019

1	Fiat	PANDA	10.724
2	Lancia	YPSILON	4.320
3	Smart	FORTWO	4.297
4	Dacia	DUSTER	3.540
5	Fiat	500X	3.432
6	Citroën	C3	3.205
7	Renault	CAPTUR	3.017
8	Volkswagen	T-CROSS	2.938
9	Ford	FIESTA	2.902
10	Toyota	YARIS	2.885

**LA TOP 10
DELLE IMMATRICOLAZIONI**



Gennaio/novembre 2019

1	Fiat	PANDA	127.693
2	Lancia	YPSILON	54.835
3	Fiat	500X	39.799
4	Dacia	DUSTER	39.750
5	Citroën	C3	39.359
6	Renault	CLIO	39.050
7	Jeep	RENEGADE	38.967
8	Volkswagen	T-ROC	37.527
9	Toyota	YARIS	34.844
10	Fiat	500	33.851

FLOTTE AZIENDALI
Un business in crescita per i concessionari
Il noleggio è per tutti

Peso: 77%

"Nel noleggio a lungo termine solo moderni motori Euro 6" Crescono ibride, elettriche e Gpl

In Italia il noleggio a lungo termine diventa sempre più popolare, con quasi un milione di contratti attivi alla prima metà del 2019. «Sempre più imprese e privati scelgono di abbandonare la proprietà e passare all'uso dei veicoli attraverso soluzioni di possesso alternative che confermano la propria vocazione di sostenibilità e sicurezza. Questo grazie a una flotta veicoli composta da diesel di ultima generazione che sono molto efficienti e da alimentazioni alternative che crescono costantemente» ha detto a La Stampa Massimiliano Archiapatti, presidente dell'Aniasa, associazione nazionale dell'autonoleggio, che poi ha sottolineato come tutte le auto noleggiate oggi

in Italia siano Euro 6. Uno scenario idilliaco se paragonato a quello del parco circolante italiano, che in media ha superato i 13 anni di vita.

Secondo uno studio condotto dall'Associazione, poi, le auto a noleggio oggi emettono meno della metà (se a benzina) e due terzi in meno (se diesel) di biossido di carbonio CO2, mentre le emissioni di ossido di azoto NOx sono addirittura dimezzate rispetto alla media del parco circolante. Inoltre, il particolato emesso dalle vetture diesel a noleggio è inferiore dell'85% rispetto a quelle del parco circolante, mentre gli idrocarburi incombusti sono inferiori del 70%.

Osservando il dettaglio del-

le alimentazioni preferite nella prima metà dell'anno, si nota una drastica riduzione della quota del Diesel, che ha perso quasi dieci punti percentuali scendendo 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%), ma va segnalato che le alimentazioni alternative sono quasi tutte in crescita: 8.300 le vetture ibride (+9% sullo 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%). Tuttavia è ancora poco per parlare di una vera svolta «green» della mobilità

italiana e dall'Aniasa fanno notare che l'Ecobonus governativo non ha certo raggiunto l'effetto sperato. A. VAL.—

Le flotte sono composte da auto "giovani" rispetto alla media del parco circolante. Diesel in calo a vantaggio di benzina e propulsioni alternative



Peso:21%

LA MANOVRA FINANZIARIA

La retromarcia del governo «Dobbiamo fare ammenda»

Il comparto delle flotte aziendali, le auto utilizzate all'interno di aziende, ha letteralmente tremato temendo un crollo improvviso quando nella recente Manovra di Governo è apparsa la nuova tassa sui veicoli aziendali. Un colpo fortissimo in quanto la bozza della Manovra era orientata a cambiare la tassazione attuale del 30% legata all'uso extra lavorativo della vettura, con una imposizione fiscale dunque pensata soltanto per il "week-end". Togliendo questa ripartizione, e dunque questa agevolazione fiscale, tutto il valore dell'auto sarebbe andato soggetto a imposte, in pratica triplicando la tassazione e colpendo chi ha a disposizione la vettura lavorativa in uso esclusivo (dunque non legata al multiuso e con esclusio-

ne degli agenti di commercio): in sostanza, circa l'80% del parco auto aziendale complessivo (dato Aniasa, il ramo di Confindustria per il noleggio) e una botta in busta paga per quasi 2 milioni di lavoratori.

Sarebbe stato anche un duro colpo per le vendite di auto, un mercato che già fatica di per sé per altri motivi, tra allarmi diesel ingiustificati per quanto riguarda i motori a gasolio più moderni e per limitazioni di traffico con normative restrittive.

La situazione però si è fermata con l'intervento del Presidente del Consiglio, intervenuto alla Conferenza dell'Ac (Automobil Club d'Italia) su Traffico e Circolazione. Il premier Conte ha infatti parlato di un intervento per rimodulare la Manovra, ammettendo pubblicamente l'er-

roredi valutazione: «Sulle auto aziendali dobbiamo fare ammenda - ha detto alla platea - e con umiltà ci siamo rimessi al lavoro per rimodulare la misura fino a svuotarne l'effetto negativo che potrebbe avere sul sistema produttivo». Con la speranza che non si chiedano altri sacrifici agli automobilisti, pensando alle accise...

A.TOR.

A sinistra il Peugeot Expert di cui è stata presentata la versione elettrica con 2 livelli di autonomia. A destra, la versione SW della 508, dalla linea molto filante



Peso:21%

L'ATTESA | DOPO IL DIETROFRONT DEL PREMIER SULLE AUTO AZIENDALI

Promesse e fatti, il Governo al bivio

Il comparto delle flotte aziendali, le auto utilizzate all'interno di aziende, ha letteralmente tremato nelle scorse settimane temendo un crollo improvviso quando nella recente manovra di Governo è apparsa la nuova tassa sui veicoli aziendali. Un colpo fortissimo in quanto la bozza della manovra era orientata a cambiare la tassazione attuale del 30% legata all'uso extra lavorativo della vettura, con una imposizione fiscale dunque pensata soltanto per il "week-end". Togliendo questa ripartizione, e dunque questa agevolazione fiscale, tutto il valore dell'auto sarebbe andato soggetto a imposte, in pratica triplicando la tassazione e colpendo chi ha a disposizione la vettura lavorativa in uso esclusivo (dunque non legata al multiuso e con esclusione degli agenti di commercio): in sostanza, circa l'80% del parco auto aziendale

complessivo (dato Aniasa, il ramo di Confindustria per il noleggio) e una botta in busta paga per quasi 2 milioni di lavoratori.

Sarebbe stato anche un duro colpo per le vendite di auto, un mercato che già fatica di per sé per altri motivi, tra allarmi Diesel ingiustificati per quanto riguarda i motori a gasolio più moderni e per limitazioni di traffico con normative restrittive.

La situazione però al momento si è fermata con l'intervento del Presidente del Consiglio, che in due momenti differenti era intervenuto a favore dell'automotive. Prima all'Assemblea Anfia presso lo stabilimento FCA di Melfi, quando aveva assicurato che «... vogliamo inserire già nella legge di bilancio, attualmente all'esame del Parlamento, misure concrete per il rilancio del settore automotive». E poi il

giorno successivo alla Conferenza dell'ACI (Automobil Club d'Italia) su Traffico e Circolazione era entrato nello specifico, ammettendo pubblicamente l'errore di valutazione: «Sulle auto aziendali dobbiamo fare ammenda e con umiltà ci siamo rimessi al lavoro per rimodulare la misura fino a svuotarne l'effetto negativo che potrebbe avere sul sistema produttivo».

A rafforzare il concetto espresso dal premier, l'intervento di martedì scorso del Ministro dell'Economia Roberto Gualtieri in un'intervista a Floris: «Sulle auto aziendali abbiamo concluso il lavoro con gli operatori e la misura è stata profondamente rivista: nessuno avrà un euro di tasse in più perché ci sarà una modifica del sussidio. Per le nuove auto ci sarà una ulteriore riduzione, cioè un sussidio aumentato per le auto poco inquinanti,

e un parallelo e limitato aumento solo per quelle superinquinanti. Sarà una misura a gettito quasi zero che determinerà un giusto e necessario incentivo verso veicoli meno inquinanti».

Con tutto il rispetto per il Presidente del Consiglio e il Ministro dell'Economia, aspettiamo di leggere la formulazione definitiva dei provvedimenti dedicati all'auto. Perché purtroppo negli anni abbiamo avuto costante dimostrazione di disinteresse nei confronti di un comparto che invece regala ricchezza e lavoro al Paese. E non vorremmo che con la mano sinistra si restituisca quello che è dovuto e con la destra si tolga dell'altro, magari amplificando un altro genere di sacrifici degli automobilisti, leggi accise...

p.d.s.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Presidente del Consiglio Conte allo stabilimento FCA di Melfi



Un'immagine simbolo di vetture destinate alle flotte aziendali



Peso: 26%