

Arval Mobility
Observatory

A U T O M O T I V E C O U N T R Y T R E N D S

ACT25

il nostro sguardo sul mondo automotive

■
CLICCA QUI
PER INIZIARE





Benvenuto in ACT25.

ACT25 Automotive Country Trends è una rivista interattiva, navigabile comodamente da desktop.

All'interno delle pagine troverai, sempre in alto, il **menù contestuale** per muoverti agilmente tra i capitoli del documento e, sempre in basso a destra, **le frecce** per cambiare pagina. Sulle **colonne** a destra, presenti in tutte le pagine, invece, potrai leggere titolo e **dettagli di focus** riguardanti la sezione che stai visitando. Nei capitoli troverai degli **approfondimenti**, per aprirli basta un clic, per chiuderli ne basta un altro.

Buona osservazione.

Per iniziare a navigare le sezioni, **clicca** sulle voci del menù qui in basso.



EXECUTIVE SUMMARY

Una overview sui temi trattati in ACT25, per offrirti una sintesi organica suddivisa per capitolo.

CAP.1

LO SCENARIO ECONOMICO

Un'analisi dello scenario economico redatta da BNL Economic Research

CAP.2

I CONSUMI DELLE FAMIGLIE ITALIANE

L'Osservatorio Findomestic racconta le tendenze dei consumi delle famiglie italiane

CAP.3

IL MERCATO AUTOMOTIVE

Come la transizione energetica sta influenzando il settore auto

CAP.4

LA NORMATIVA CSRD

Il ruolo chiave del fleet/mobility manager in relazione alle performace e al successo aziendale

CAP.5

WELFARE E SOSTENIBILITÀ

Un approfondimento sul tema della sostenibilità aziendale, del welfare e della mobilità condivisa

About Arval Mobility Observatory

Arval Mobility Observatory è l'osservatorio sulla mobilità di Arval. Riconosciuto come uno dei think tank più autorevoli nel settore delle flotte aziendali e della mobilità, sviluppa, divulga e condivide informazioni e analisi complete volte a raccontare il nuovo paradigma della mobilità.

Arval Mobility Observatory

Clicca sulle frecce per spostarti avanti e indietro tra le pagine del documento.



Executive summary

Nel 2024, l'economia globale ha visto una crescita del PIL di poco superiore al 3%, supportata da politiche monetarie espansive e dal calo dell'inflazione, ma rallentata da incertezze geopolitiche.

In Italia, il PIL è aumentato dello 0,5%, con una crescita complessiva del 5,5% rispetto al 2019, grazie al settore dei servizi, in particolare al turismo. Sebbene l'inflazione sia scesa sotto il 2%, i prezzi sono rimasti elevati, portando a una maggiore propensione al risparmio tra le famiglie. In generale l'incertezza economica ha spinto molte famiglie a posticipare acquisti più significativi, attendendo segnali di maggiore stabilità.

Nonostante ciò, i **consumi di beni durevoli** delle famiglie italiane hanno evidenziato segnali di risveglio, trainati principalmente dall'acquisto di auto usate, mentre le nuove immatricolazioni hanno registrato un incremento contenuto. Proprio il **settore automotive** ha vissuto un anno complesso, segnato dalla transizione verso la mobilità elettrica e dall'intensificarsi della concorrenza dei produttori asiatici. Le sanzioni europee hanno impattato sulla produzione di veicoli elettrici e termici, alternando ulteriormente gli aspetti economici e di pianificazione delle case auto.

Nell'**attuale scenario**, le **aziende italiane** hanno preso ancora maggiore consapevolezza della necessità di guidare il business sulla base di dati affidabili e concreti, decidendo così di investire in ambito mobilità nella connettività dei propri veicoli al fine di migliorare in **efficienza e sostenibilità**.

La **mobilità in sharing** ha visto una crescente adozione, non solo per la flessibilità, ma anche come risposta alla necessità di ottimizzare i costi e contribuire al **raggiungimento degli obiettivi ESG aziendali**. Proprio in questo ambito avrà un importante ruolo l'introduzione nel 2025 della **Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)**, secondo cui le imprese dovranno rendicontare le azioni sostenibili, incluse quelle relative alla gestione delle flotte aziendali.

Guardando al 2025, è evidente come le aziende si troveranno nel prossimo futuro ad affrontare un contesto di **rapidi cambiamenti**, con nuove normative da un lato e la necessità di ottimizzare i costi in risposta alle incertezze del mercato dall'altro. La **gestione** in senso ampio delle **flotte**, la **mobilità elettrica** e la **connettività** dei mezzi rappresenteranno in questo contesto **elementi strategici per migliorare la competitività e la sostenibilità**, rendendo l'adattamento rapido a queste sfide cruciale per il **successo del business**.

1. / L'ECONOMIA GLOBALE E L'ITALIA NEL 2024



2. / CONSUMI DEGLI ITALIANI NEL 2024: TRA PRUDENZA E CRESCITA NEI BENI DUREVOLI



3. / IL MERCATO AUTOMOTIVE



4. / LA RENDICONTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ AZIENDALE



5. / WELFARE AZIENDALE E MOBILITÀ: UN VANTAGGIO STRATEGICO



Lo scenario economico: crescita, inflazione, commercio e banche

da un'analisi di BNL Economic Research

IL MONDO E LE PRINCIPALI ECONOMIE

Nel 2024, l'economia mondiale ha proseguito su un sentiero di **crescita moderata ma stabile**, favorita dal calo dell'inflazione, da un orientamento più espansivo delle politiche monetarie, da condizioni del mercato del lavoro ancora robuste in diversi paesi. Il **contesto geopolitico** è divenuto più articolato, influenzando la dinamica degli **scambi internazionali che risentono dell'incertezza** che caratterizza l'evoluzione delle politiche commerciali dei **principali attori globali**.

Nel complesso dell'anno, la crescita del PIL mondiale è stimata poco sopra il 3%.

Il graduale rallentamento delle condizioni monetarie ha guidato l'evoluzione dei mercati, che riflettono anche le attese **sulla tenuta della crescita economica**. Il rafforzamento della valuta americana influenza le valutazioni sugli **effetti delle future politiche commerciali**. Le quotazioni delle materie prime hanno risentito delle prospettive di una crescita globale più moderata, mentre **i mercati azionari sono rimasti su livelli storicamente elevati**.

Lo scenario economico appare eterogeneo, mostrando differenze tra paesi e settori. Nel 2024, l'economia cinese ha continuato a soffrire sia le difficoltà del settore immobiliare, nonostante i ripetuti interventi di sostegno pubblico, che la debolezza della domanda interna. **Il contributo dei consumi alla crescita del PIL è rimasto contenuto, risentendo del calo della fiducia delle famiglie, nonostante la solida dinamica dei redditi**. L'inflazione ha proseguito ad oscillare intorno allo zero, mentre la crescita dei prezzi delle abitazioni è rimasta in territorio negativo. Le esportazioni sono aumentate, beneficiando dell'accresciuta competitività di prezzo sui mercati internazionali, anche in settori ad alto contenuto tecnologico.

Negli Stati Uniti, la crescita si è mantenuta solida (circa 3%). Sebbene siano emersi timidi segnali di rallentamento, la creazione di nuovi posti di lavoro è proseguita su ritmi sostenuti, favorendo il recupero dei redditi delle famiglie. Il permanere dei prezzi su livelli elevati, nonostante il significativo calo dell'inflazione, si è accompagnato ad una riduzione della propensione al risparmio, scesa sotto la media di lungo periodo, e ad un maggiore ricorso all'indebitamento da parte delle famiglie. Ne hanno tratto beneficio i consumi, che hanno continuato a rappresentare il principale fattore di traino della crescita. Gli investimenti delle imprese hanno sostenuto lo sviluppo dell'economia, mentre il contributo della domanda estera netta ha risentito della robusta crescita delle importazioni.

Nell'area euro, la dinamica economica ha mostrato significative differenze tra paesi e settori. Le difficoltà della **Germania** si sono acuite, mostrando un calo della produzione manifatturiera prossimo al 10% nel confronto con la fine del 2019. La **Spagna** ha, invece, proseguito a crescere su ritmi trimestrali vicini all'1%, beneficiando della tenuta del comparto industriale, della rapida crescita del settore turistico e di una dinamica demografica meno articolata. A livello settoriale, è proseguito il recupero dei servizi, mentre il manifatturiero ha continuato a soffrire, risentendo anche dell'indebolimento della domanda estera. L'incertezza caratterizzante lo scenario ha penalizzato la fiducia delle famiglie, portando ad **un aumento della propensione al risparmio**, nonostante il recupero del reddito, favorito dall'ulteriore miglioramento delle condizioni del mercato del lavoro e il contemporaneo **rallentamento dell'inflazione**.



L'ECONOMIA ITALIANA

Nel 2024, la crescita dell'economia italiana ha rallentato. Il PIL è stimato in aumento di circa mezzo punto percentuale. La ripresa rimane, comunque, solida, con una crescita di circa il 5,5% rispetto all'ultimo trimestre del 2019, più di Francia e Germania, ma meno della Spagna.

L'**inflazione è scesa in maniera significativa**, posizionandosi stabilmente al di sotto del 2%, nonostante il moderato incremento degli ultimi mesi. L'indice dei prezzi rimane, comunque, circa 20 punti percentuali sopra i livelli dell'inizio del 2021. La componente energia mostra una variazione negativa, sebbene meno ampia di quanto registrato all'inizio dell'anno, mentre la crescita dei prezzi dei servizi è superiore al 3%.

Il **rallentamento dell'economia italiana** riflette in particolare il peggioramento delle condizioni nel comparto manifatturiero. La **produzione**, in calo da più di due anni, è scesa oltre 4 punti percentuali sotto i livelli precedenti la crisi del 2020.

La caduta dell'attività è divenuta diffusa settorialmente, interessando con maggiore ampiezza sia i comparti che hanno risentito più intensamente dell'aumento dei costi produttivi che quelli maggiormente focalizzati sulla domanda estera.

Le **esportazioni**, dopo essere cresciute di circa il 20% sia nel 2021 che nel 2022, hanno iniziato una fase di **flessione che ha interessato tutto il 2024**, risentendo del rallentamento del commercio internazionale e della crescente incertezza. Il **calo del valore delle vendite all'estero** è il risultato di una brusca caduta delle

quantità solo parzialmente compensata dall'**aumento dei prezzi**. Il dato complessivo ha risentito dell'ampia contrazione che ha interessato le **esportazioni in Germania**, primo mercato di sbocco per le merci italiane.

Nel 2024, è, invece, proseguita la **crescita nel settore dei servizi**, che ha tratto beneficio da una ricomposizione dei consumi delle famiglie e dall'ulteriore recupero del comparto turistico, con la spesa degli stranieri in Italia che ha raggiunto **valori superiori a quelli del 2019**. Le costruzioni, dopo la robusta crescita degli anni precedenti, hanno, invece, sofferto i cambiamenti apportati agli incentivi pubblici per la **riqualificazione degli immobili**. Il valore aggiunto ha mostrato un andamento **altalenante**, con una **crescita**, comunque, significativa rispetto ai livelli del 2019.

Nonostante il rallentamento dell'economia, le condizioni del mercato del lavoro sono ulteriormente migliorate.

Sia il numero degli occupati che il tasso di occupazione hanno raggiunto livelli storicamente elevati. Il potere d'acquisto delle famiglie è tornato a crescere, sebbene il ritardo da colmare rimanga ampio, a causa di prezzi al consumo ancora elevati. Ne hanno tratto beneficio i consumi, nonostante la persistente incertezza che caratterizza lo scenario abbia favorito un **aumento della propensione al risparmio**.

Gli investimenti hanno subito un brusco rallentamento, dopo la forte crescita degli anni precedenti. La spesa in abitazioni ha sofferto, mentre quella in altre tipologie di costruzioni ha proseguito a crescere in maniera significativa.

La **propensione ad investire delle imprese si è ridotta**, risentendo sia del peggioramento dello scenario complessivo che degli effetti sulla redditività di costi produttivi ancora elevati. **Gli investimenti in macchinari e mezzi di trasporto** hanno registrato un'importante **flessione**.

IN ITALIA PROSEGUE LA CRESCITA NEL SETTORE DEI SERVIZI E LA SPESA DEI TURISTI STRANIERI HA SUPERATO I VALORI DEL 2019

+5,5%

AUMENTO DEL PIL
RISPETTO AL 2019

+0,5%

AUMENTO PIL 2024

IL MERCATO DEL CREDITO IN ITALIA

Il **credito bancario in Italia nel 2024** si è mantenuto debole. L'attenuazione della crescita economica, il livello elevato dei tassi di interesse, specie nella prima parte dell'anno, e riserve di liquidità ancora ampie hanno contribuito a **frenare la domanda di prestiti da parte delle imprese e delle famiglie**.

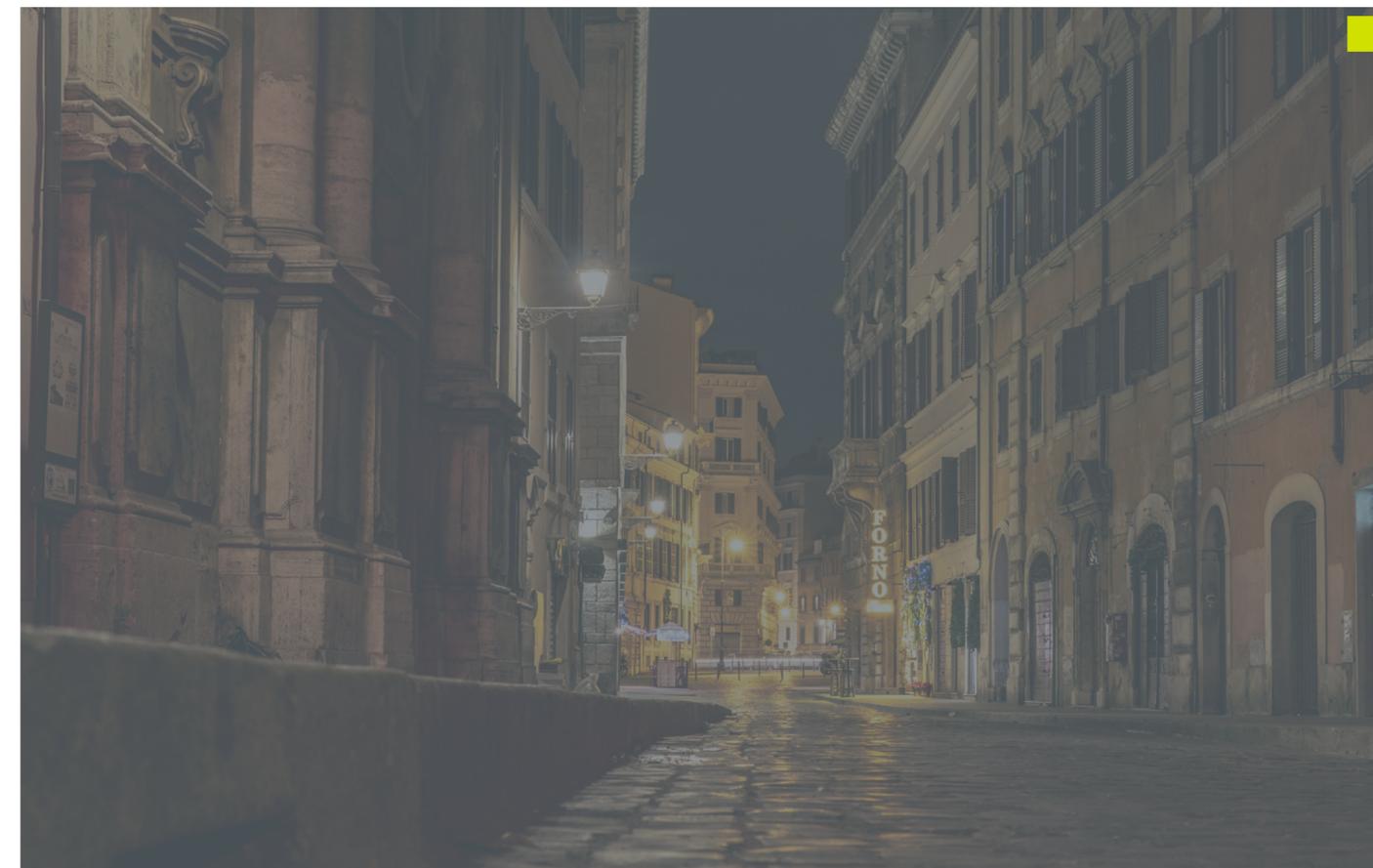
Il credito alle famiglie mostra un marcato rallentamento dei mutui per l'acquisto di abitazioni a fronte di una dinamica che resta positiva per il credito al consumo. La **domanda di finanziamenti da parte delle famiglie** per l'acquisto di abitazioni, dopo la diminuzione evidenziata in concomitanza con il ciclo di rialzo dei tassi di politica monetaria, ha mostrato negli ultimi mesi dell'anno segni di **recupero** di riflesso ai primi segnali di **diminuzione dei tassi** di interesse. La domanda di prestiti per finalità di consumo ha continuato a mantenere un andamento positivo, su valori di **crescita stabili** anche se più contenuti rispetto al recente passato.

Il credito alle società non finanziarie ha continuato a riflettere il contesto meno favorevole nel quale le imprese italiane si trovano ad operare. **La dinamica degli investimenti ha rallentato** per effetto di risultati economici da parte delle imprese condizionati da un incremento nella componente dei costi. Pur a fronte di un moderato allentamento dei **criteri di offerta da parte delle banche**, legato alla diminuzione dei tassi, la **domanda di prestiti** è rimasta **contenuta**. Le imprese hanno, inoltre, continuato a fare ricorso in parte alla liquidità accumulata e in parte a forme di finanziamento alternative rispetto al credito bancario. La dinamica dei **prestiti alle imprese** negli ultimi mesi dell'anno ha evidenziato **una contrazione** progressivamente meno accentuata **a fronte dei primi segni di riduzione dei tassi di interesse**.

A partire dall'avvio del ciclo di rialzo dei tassi di politica monetaria, la **dinamica dei depositi** dei residenti si è progressivamente **indebolita** parallelamente all'andamento dei conti correnti. La crescita dei depositi a vista è progressivamente divenuta negativa dalla fine del 2022 evidenziando poi una contrazione più marcata l'anno successivo. Nel corso del **2024** si è assistito ad una **flessione** progressivamente meno accentuata e a

partire dalla seconda metà dell'anno a un ritorno su **valori moderatamente positivi**, più evidente negli ultimi mesi. Pur in un **contesto di flessione congiunturale** per quanto concerne la raccolta bancaria, **lo stock di depositi di famiglie ed imprese rimane su valori massimi storici** (oltre 100 miliardi di euro in più rispetto a fine 2019 per entrambi i comparti).

LA PROGRESSIVA RIDUZIONE DEI TASSI UNITAMENTE ALLA LIQUIDITÀ ACCUMULATA COSTITUISCONO UN FATTORE DI ATTENUAZIONE DEI FATTORI DI RISCHIO IN UNO SCENARIO DI CRESCITA ECONOMICA ANCORA CONTENUTA.



I consumi delle famiglie italiane

da un'analisi dell'Osservatorio Findomestic Banca

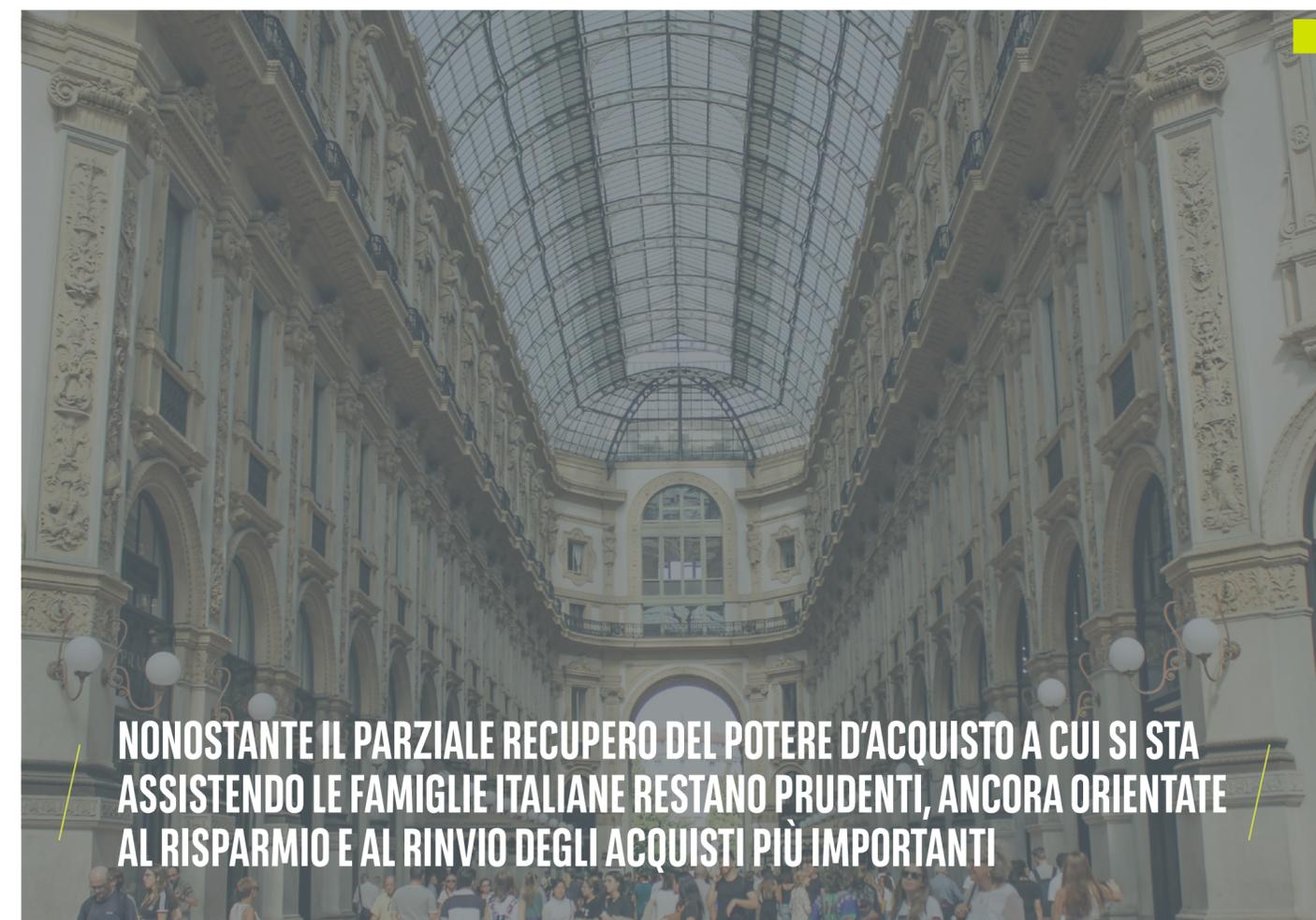
CONSUMI 2024

I consumi degli italiani hanno chiuso l'anno, secondo le stime dell'Osservatorio Findomestic, su livelli appena superiori al 2023; nonostante il parziale recupero del potere d'acquisto a cui si sta assistendo, le famiglie italiane restano prudenti, ancora orientate al risparmio e al rinvio degli acquisti più importanti.

La 31esima edizione dell'Osservatorio Findomestic evidenzia, tuttavia, come i consumi di beni durevoli (e quindi veicoli, mobili e tecnologia), abbiano chiuso l'anno con una crescita in valore superiore al 4%.

Come nel 2023 a sostenere la crescita dell'aggregato è il mercato **Veicoli** e in particolare il mercato dell'**Auto Usata** che, con un fatturato superiore ai 24 miliardi e un aumento in valore di circa il 10%, si è confermato il primo mercato per giro d'affari tra i durevoli monitorati dall'Osservatorio. Un contributo positivo è giunto anche dall'**Auto Nuova** (domanda privati) sebbene si tratti di un mercato in sofferenza e in progressiva contrazione da luglio scorso. Il mercato famiglie, infatti, nonostante tutto, ha chiuso con immatricolazioni in crescita del 4% e con un aumento della spesa delle famiglie del 6%. Questi numeri restano comunque lontani sia da quelli pre-pandemici sia dagli obiettivi che si erano prefissati gli operatori di settore ad inizio anno. Un 2024 positivo anche per il **Mercato Motoveicoli** per il quale l'Osservatorio stima una crescita in volumi e valore di circa il 4%. Si tratta del quinto anno consecutivo di crescita per un mercato che in termini di giro d'affari si colloca addirittura a +55,7% sul pre Covid.

I mercati **Casa** (Mobile e Tecnologia) continuano ad evidenziare, invece, un ridimensionamento fisiologico dopo i livelli elevati raggiunti nel triennio 2020-2022, quando **gli italiani**, riscoperta la «centralità della Casa» con il Covid, **avevano concentrato le proprie spese per rendere la propria abitazione funzionale, sostenibile e confortevole.**



NONOSTANTE IL PARZIALE RECUPERO DEL POTERE D'ACQUISTO A CUI SI STA ASSISTENDO LE FAMIGLIE ITALIANE RESTANO PRUDENTI, ANCORA ORIENTATE AL RISPARMIO E AL RINVIO DEGLI ACQUISTI PIÙ IMPORTANTI

COSA NASCONDE LA CRESCITA

Tenendo conto di quanto appena scritto, il **2024** è stato un anno tutto sommato **positivo** per i durevoli ma **la ripresa non ha basi così solide**. L'auto nuova pur chiudendo in positivo, esaurito l'effetto incentivi, si è mostrata in grande sofferenza nella seconda parte dell'anno e resta lontana dai numeri del 2019. Inoltre, **la tendenza a privilegiare il mercato dell'usato è indicativa delle difficoltà economiche delle famiglie**, sempre più alla ricerca di auto dai prezzi più contenuti.

Discorso analogo per i Motoveicoli, in crescita da 4 anni e oggi su livelli superiori al pre-Covid: le famiglie spendono di più per i veicoli a due ruote considerandoli soluzioni più economiche e alternative all'auto, (almeno alla seconda o terza in famiglia) per la mobilità urbana. Nota finale per i **mercati arredo e tecnologia** che da due anni sono in **lento ma progressivo ridimensionamento**, seppur naturale, dopo il boom del triennio 2020-2022.

CHE COSA ASPETTARSI PER IL 2025

Secondo le stime dell'Osservatorio Findomestic **il trend dei consumi non cambierà nella prima parte del 2025**. L'Osservatorio Mensile di gennaio registra ancora una volta un clima di fiducia deteriorato. **Gli italiani restano molto preoccupati per l'inflazione e il calo del potere d'acquisto**: 4 famiglie su 10 lamentano seri problemi economici e oltre la metà non riesce ad accumulare risparmi alla fine del mese. **Tutto ciò si ripercuote sulle intenzioni d'acquisto** che, seppur in lieve ripresa negli ultimi due mesi, restano su livelli sensibilmente inferiori rispetto a quelli con cui si era aperto il 2024.

Per questo motivo, è lecito attendersi che la prima parte del nuovo anno proseguirà sulla falsariga della 2° parte del 2024, con **consumi che continueranno a stagnare nella prima parte del 2025**.



PER IL 60% DEGLI ITALIANI L'INFLAZIONE E IL CALO DEL POTERE D'ACQUISTO SONO LE PRINCIPALI CAUSE DI INCERTEZZA ECONOMICA

Il mercato automotive

Il 2024 sarà ricordato come uno dei più critici per il settore automotive in Europa.

Nuove immatricolazioni in frenata, elettrico in calo e tagli alla produzione da parte di alcuni tra i più importanti player del settore hanno segnato il comparto. Volkswagen ha annunciato l'intenzione di chiudere tre stabilimenti in Germania, come parte di un piano di riduzione dei costi da 17 miliardi di euro. Tagli sono stati annunciati anche da Ford, Renault e, nell'ambito della componentistica, Bosch, Michelin e Schaeffler, segnale evidente di una crisi profonda che colpisce sia i produttori sia l'indotto.

Il mercato italiano è stato segnato dalle scelte di **Stellantis**, che sta progressivamente delocalizzando e riducendo le attività nei propri stabilimenti nel paese. L'anno si è chiuso con le dimissioni del CEO Carlos Tavares, anticipate di quindici mesi rispetto alla naturale scadenza del suo mandato, a causa di divergenze strategiche con i principali azionisti del colosso italo-francese.

Il responsabile Enlarged Europe Jean-Philippe Imparato ha annunciato a dicembre che il gruppo intende mantenere attivi tutti gli impianti e che la capacità produttiva tornerà a crescere dal 2026. Lo scorso anno, in Italia la produzione di autovetture è diminuita del 38,3% nei primi nove mesi dell'anno, attestandosi a 256.000 unità, secondo i dati preliminari di Anfia. Se si considerano tutti gli autoveicoli, la produzione ha sfiorato le 474.000 unità, registrando un calo del 27,6%. Secondo l'Istat, il comparto mezzi di trasporto, che include la produzione di auto, ha registrato ad ottobre **un calo del 16,4%** su base annua.

L'obiettivo del Governo attuale di portare la capacità produttiva italiana oltre il milione di veicoli all'anno appare, ad oggi, molto complesso. Le dinamiche di mercato stanno oltretutto favorendo lo spostamento della produzione europea verso i Paesi dell'Est (Slovacchia, Ungheria, Romania) o l'Asia, con la Cina che ha attratto gran parte degli investimenti esteri. Proprio il Paese della Grande Muraglia sta guadagnando **un ruolo sempre più centrale nell'automotive in Europa**, Italia compresa, anche sul fronte delle vendite, grazie ad un'offerta competitiva di veicoli sia elettrici sia endotermici.

LE DINAMICHE DI MERCATO HANNO INCISO SULLO SPOSTAMENTO DELLA PRODUZIONE AUTOMOTIVE

Immatricolazioni

LE IMMATRICOLAZIONI: IL BILANCIO DEL 2024

Il 2024 è stato un anno complesso per il settore automobilistico italiano: le immatricolazioni hanno chiuso in leggero calo rispetto all'anno precedente (-0,5%), con un andamento dunque di molto inferiore rispetto alle stime di inizio anno (+4%). Con 1.563.682 auto vendute, i volumi rimangono ancora lontani dai livelli pre-Covid. Tra i diversi canali, da evidenziare la contrazione del Noleggio a Lungo Termine (-15%, considerando PC e LCV) anche se va precisato che il confronto con il 2023 è relativo un'annata nella quale il NLT aveva conquistato un record delle immatricolazioni, beneficiando di un ampio portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne del 2021 e 2022. Il **noleggio a breve termine**, invece, per la prima volta dopo la pandemia Covid-19, è tornato a crescere con decisione e ha targato complessivamente quasi 100.000 veicoli. Complessivamente oggi il comparto del noleggio "pesa" sul mercato del nuovo il 26%.

Più in generale, diversi **fattori hanno influenzato negativamente il mercato**: l'incertezza economica e il suo impatto sui consumi, i prezzi ancora elevati delle auto nuove e, nella prima parte dell'anno, l'attesa prolungata degli **eco-incentivi**, entrati in vigore solo a giugno dopo numerosi rinvii.

Il valore medio netto delle auto immatricolate ha superato nel 2024 la quota simbolica dei 30.000 euro, con un aumento del 43% rispetto ai 21.000 euro ante-Covid (Centro Studi Fleet&Mobility). Per quanto riguarda gli incentivi, gli aiuti destinati alla fascia da 0 a 20 g/km di emissioni sono andati esauriti in poche ore, mentre ci sono voluti pochi giorni per le vetture con emissioni fra 61 e 135 g/km. **Non sono stati invece utilizzati una buona parte dei fondi riservati alla fascia 21 a 60 g/km, in cui rientrano le ibride plug-in.**

LOGISTICA E MICROCHIP

I **tempi di consegna delle auto nuove stanno tornando alla normalità** rispetto agli anni passati. La carenza di autisti per la gestione delle bisarche non rappresenta più un problema prioritario, grazie a progetti avviati dalle case automobilistiche per gestire internamente o tramite intermediari questa attività. Tuttavia, secondo l'IRU (International Road Transport Union), nell'area composta da UE, Gran Bretagna e Norvegia mancano ancora circa 233.000 autisti (22.000 solo in Italia), un numero che potrebbe salire a 745.000 entro il 2028. Nei periodi di alta domanda, quindi, l'offerta logistica potrebbe risultare insufficiente.

Non si registrano invece più particolari criticità per la **produzione di microchip**, un settore sempre più strategico per la mobilità futura, grazie alla crescente diffusione di motorizzazioni connesse ed elettriche. Sebbene la carenza di microconduttori non sia stata del tutto superata, **si prevede un pieno recupero delle forniture entro il 2025**, sostenuto da politiche volte a incrementare l'autosufficienza europea nelle catene di approvvigionamento.



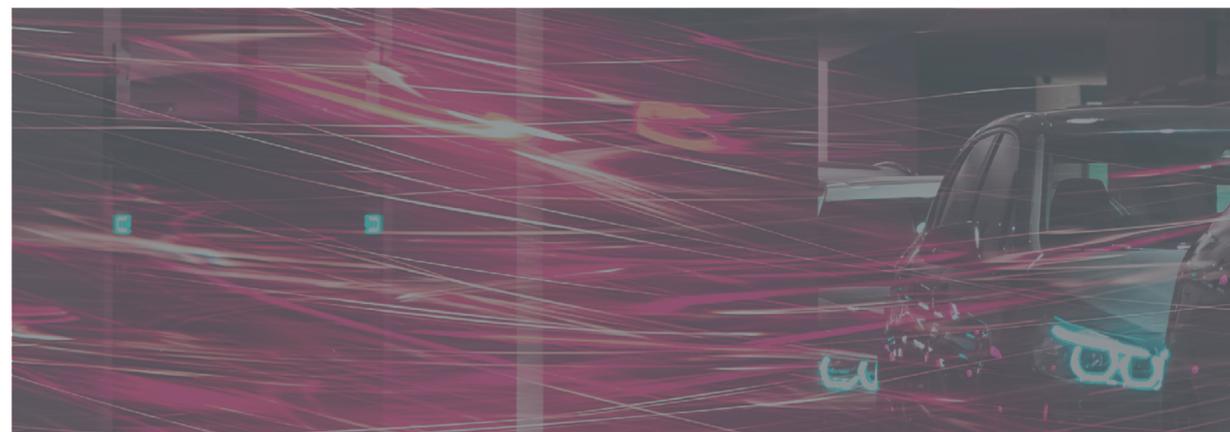
IL MERCATO DELL'AUTO NEL 2025: IL NODO DEI LIMITI EMISSIVI

Guardando al 2025, uno degli elementi chiave per il mercato sarà l'introduzione dei nuovi limiti alle emissioni stabiliti dall'UE. Gli obiettivi prevedono una riduzione delle emissioni medie delle auto nuove vendute a 93,6 g/km (dagli attuali 116 g/km del 2024) e per i veicoli commerciali leggeri < 3,5 tonnellate, da 185 a 154 g/km.

Se **Bruxelles** non rinvierà l'entrata in vigore delle **nuove norme**, come richiesto da diversi costruttori, le case automobilistiche potrebbero adottare tagli drastici alla produzione per evitare le pesanti sanzioni comunitarie, stimate tra i 7,5 e i 15 miliardi di euro. Questo scenario porterebbe a una riduzione significativa delle vendite di auto termiche a favore delle elettriche, in un mercato complessivamente già in contrazione.

Secondo Dataforce, in Italia, l'applicazione delle attuali regole emissive potrebbe far raddoppiare la quota di mercato delle auto elettriche, portandola ad oltre il 10%. Tuttavia, se l'UE dovesse intervenire con correttivi, la crescita delle BEV risulterebbe più contenuta, fermandosi intorno al 7%.

In tal caso, **le immatricolazioni auto totali** potrebbero attestarsi a circa **1,6 milioni**, sostanzialmente in linea rispetto alla chiusura del 2024.



I PREZZI

Per evitare le elevate multe dell'**Unione Europea** in un mercato nel quale le vendite delle auto a **zero emissioni** sono ancora in fase di rullaggio, è probabile che le case auto diminuiranno il prezzo dei loro modelli elettrici e caleranno i volumi dei veicoli termici prodotti (con conseguente aumento dei prezzi di questi ultimi).

A questo si aggiunge la strategia messa in atto dai **produttori orientali** che, frenati nel continente americano dalla probabile adozione di dazi aggressivi della'amministrazione Trump, stanno intensificando la loro penetrazione in Europa con **modelli sempre più accessibili**.



L'AUMENTO DEI PREZZI PER I VEICOLI TERMICI INCIDERÀ SULLA VENDITA IN FAVORE DELL'ELETTRICO



Elettriche

L'ELETTRICO NON DECOLLA MA GUARDA CON FIDUCIA AL 2025

Anche nel 2024, la vendita di auto elettriche non ha spiccato il volo in Italia, nonostante il sostegno degli incentivi governativi. Nel corso dell'anno sono state immatricolate 64.983 BEV, con un calo di 1.300 unità e una quota di mercato del 4%, in linea con lo stesso periodo dell'anno precedente. Questo porta il parco circolante di auto elettriche ad oltre 277.000 unità, ma la penetrazione resta ben lontana dai principali mercati europei (dati relativi ai primi undici mesi dell'anno): 18,7% nel Regno Unito, 17,1% in Francia, 13,4% in Germania e 5,6% in Spagna.

L'Italia si distingue a livello europeo per un fenomeno particolare: se le immatricolazioni delle auto elettriche rimangono contenute, la crescita delle infrastrutture di ricarica è invece costante.

Secondo lo **Smart Mobility Report 2024**, le **infrastrutture di ricarica private** sono aumentate del 35% nel 2023, raggiungendo quota 500.000 unità. Tuttavia, nel corso del 2024 il mercato ha subito un rallentamento per l'effetto combinato dell'incremento dei tassi di interesse e dell'attesa generata dalla normativa che disciplinava l'accesso ai contributi per gli investimenti strumentali, rilasciata solo nell'ultima parte del 2024 e che non sta generando quanto atteso; alla luce di questo, per il primo semestre 2025 non sono previsti mutamenti sostanziali, mentre una ripresa è attesa nella seconda parte dell'anno.

Le infrastrutture pubbliche, secondo il rapporto Motus-E, erano 60.339 a fine settembre, con un incremento di 13.111 unità rispetto all'anno precedente e di 9.661 dall'inizio del 2024.

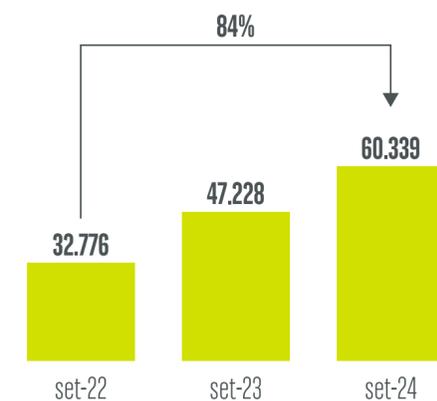


Lungo le **autostrade italiane**, i punti di ricarica sono saliti a 1.057 a fine settembre, rispetto agli 851 di giugno 2023 e ai 310 di giugno 2022. L'86% di queste infrastrutture è di tipo veloce in corrente continua, e il 64% offre una potenza superiore ai 150 kW. L'importante crescita delle infrastrutture di ricarica lungo le arterie autostradali è fondamentale al fine di facilitare gli spostamenti su tratti extraurbani, per annullare la range anxiety sia in ambito privato che di business (e favorire di conseguenza l'elettrificazione delle flotte aziendali).

Autostrade per l'Italia ad esempio ha completato a fine 2023 l'installazione di oltre 580 punti di ricarica, con una distanza media di 50 km tra una stazione e l'altra, in linea con gli standard europei. Inoltre, nel luglio 2024, ha avviato nuove procedure di gara per l'installazione di ulteriori stazioni in 60 aree di servizio, con l'obiettivo di potenziare ulteriormente la rete di ricarica e supportare la mobilità elettrica.

L'attenzione ora si concentra sui progetti finanziati dal PNRR per impianti ad alta e altissima potenza (13.775 colonnine in aree urbane e 7.500 lungo le autostrade, grazie a un finanziamento di 713 milioni di euro).

INFRASTRUTTURE DI RICARICA IN ITALIA



FOCUS AUTOSTRADE

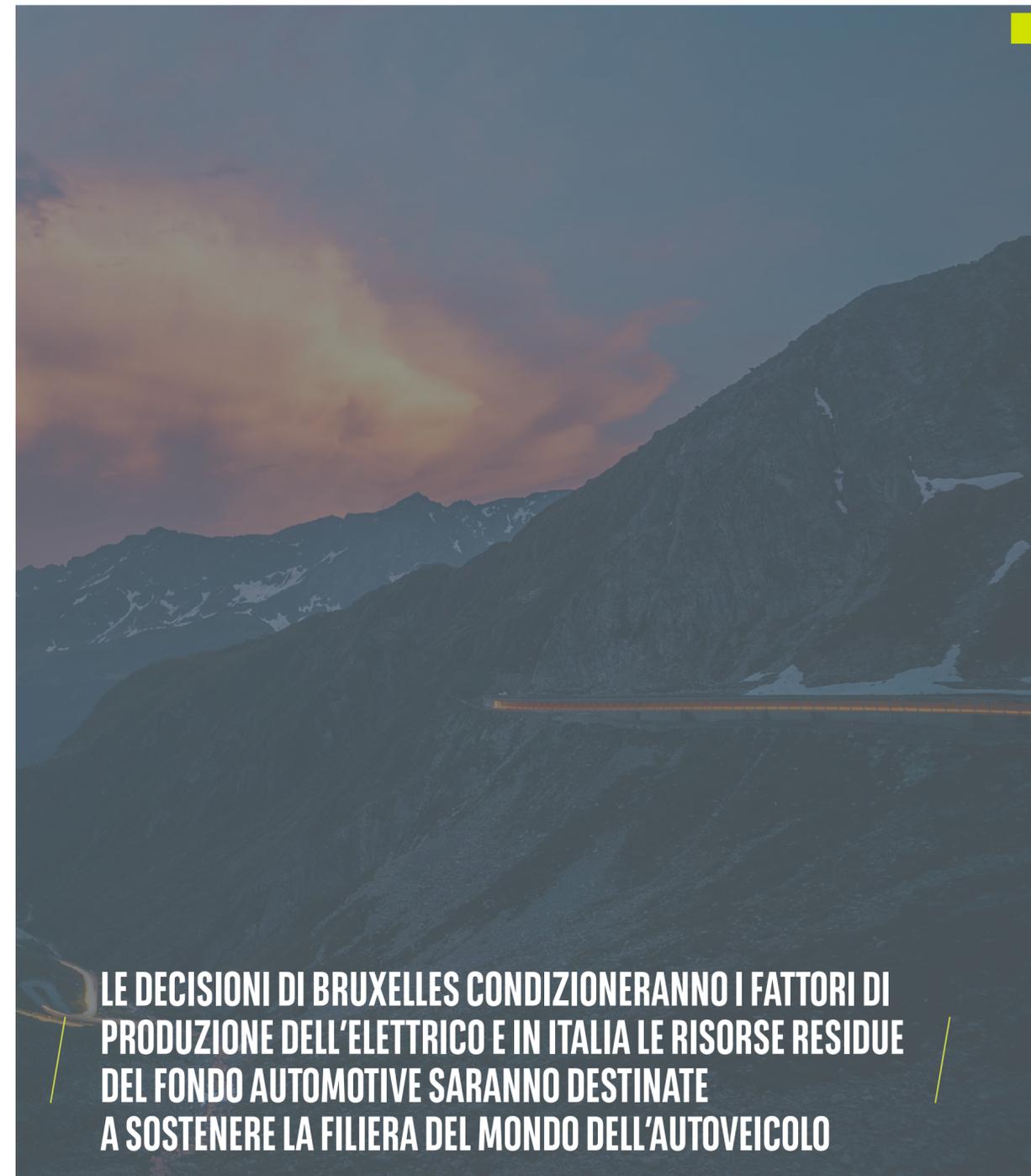
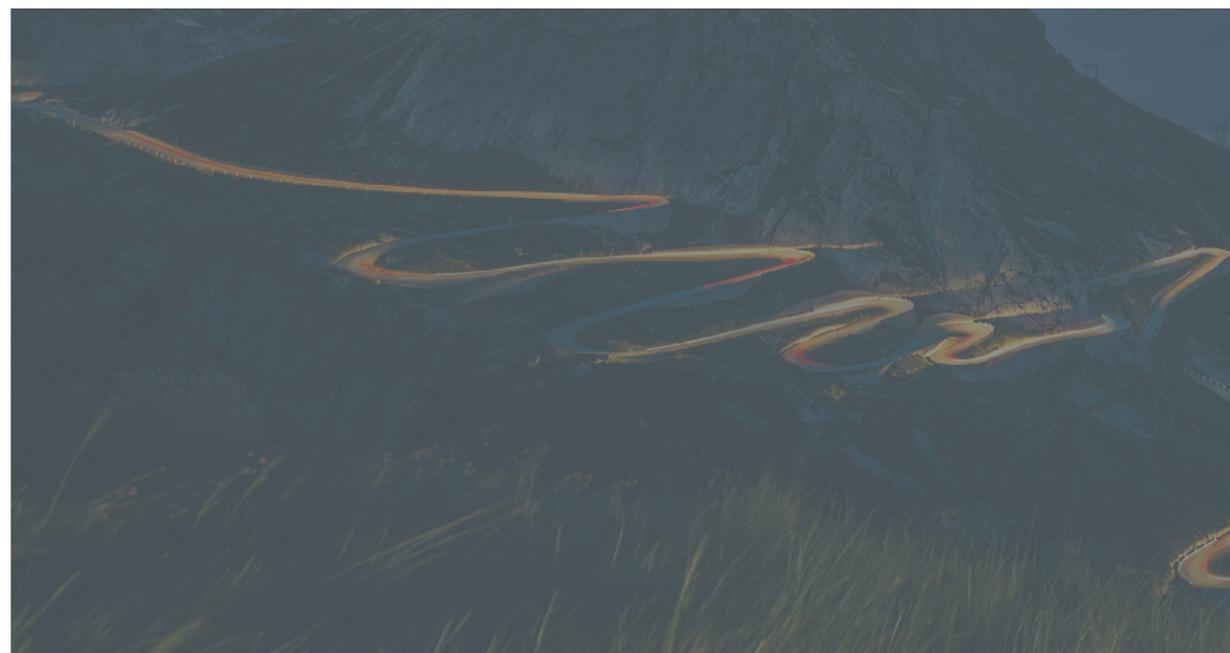


OUTLOOK

Come già anticipato **il 2025** dovrebbe segnare un aumento della quota di mercato delle auto elettriche in Italia. Tuttavia, l'entità di questa crescita dipenderà anche dalle decisioni di Bruxelles riguardo ai limiti emissivi imposti ai costruttori. In Italia, **il Governo attuale ha deciso di tagliare l'80% delle risorse previste per il Fondo Automotive**, istituito nel 2022 per sostenere la transizione della filiera e incentivare l'acquisto di veicoli a basse emissioni.

Di conseguenza, nel 2025 non saranno disponibili gli eco-incentivi per l'acquisto e le risorse residue saranno destinate al sostegno della produzione e degli investimenti nella filiera automotive.

Dall'altro lato **il Governo ha deciso di aumentare la tassazione sui fringe benefits per le auto termiche ad uso aziendale** e di diminuire contestualmente il prelievo fiscale sulle elettriche, sostenendo così le imprese nei piani di **elettrificazione delle flotte**.



LE DECISIONI DI BRUXELLES CONDIZIONERANNO I FATTORI DI PRODUZIONE DELL'ELETTRICO E IN ITALIA LE RISORSE RESIDUE DEL FONDO AUTOMOTIVE SARANNO DESTINATE A SOSTENERE LA FILIERA DEL MONDO DELL'AUTOVEICOLO

Produttori orientali

I BRAND ORIENTALI AVANZANO: DOVE ARRIVERANNO?

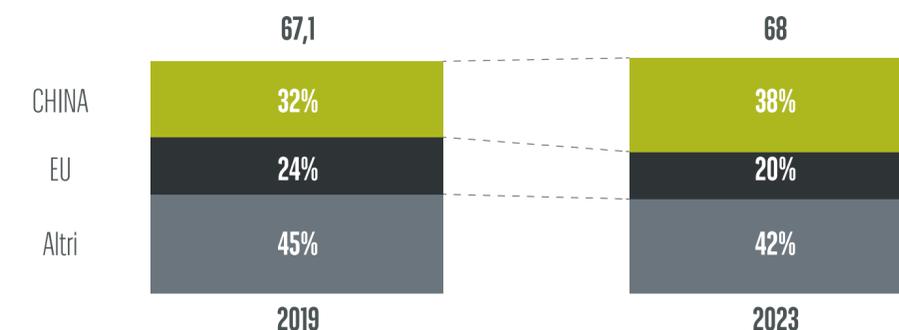
L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe conquistare almeno il 7% di quota entro il 2030, con una penetrazione più elevata in quei paesi come l'Italia, la Francia e il Regno Unito che sono tradizionalmente importatori netti di auto (fonte Aniasa-Bain & Company). Una share di mercato che potrebbe ulteriormente crescere se i brand del paese della Grande Muraglia saranno in grado nei prossimi anni di lanciare modelli di segmento più basso a prezzi ancora più competitivi. D'altronde, secondo il rapporto **Global Automotive Outlook di AlixPartners**, Pechino arriverà ad ottenere il 33% della quota di mercato globale di immatricolazioni nel 2030. Come?

Grazie ad una gamma di modelli con una qualità media ormai comparabile a quella delle vetture prodotte in Occidente, costi sempre più competitivi, tempi di sviluppo inferiori, più integrazione verticale e uno sfruttamento maggiore della componente software.

Nel 2023 la Cina ha consolidato la leadership nella produzione mondiale dell'auto con 26.123.757 unità (in crescita rispetto ai 23.836.083 del 2022 (dati OICA), pari a circa il 38% del totale mondo (67 milioni di auto), precedendo il Giappone (7.765.428) e l'India (4.783.628). In Europa, la produzione ha superato i 15 milioni di veicoli, 2 milioni in più rispetto al 2022 ma ancora lontani dagli 18 milioni e più del 2019.

LA CINA È DIVENTATA NEL 2023 ANCHE IL PRIMO PAESE PER ESPORTAZIONI DI AUTO CON QUASI 5,3 MILIONI DI VEICOLI.

PRODUZIONE MONDIALE AUTO (mio unità)



DAZI E STABILIMENTI PRODUTTIVI

È inoltre convinzione diffusa che l'imposizione da parte della UE di dazi fino al 35% sui veicoli elettrici cinesi non fermerà l'ascesa dei produttori del Paese della Grande Muraglia nel Vecchio Continente. Alcuni marchi cinesi (BYD, Chery, Saic Motor, Geely) hanno già avviato o hanno in programma, tra l'altro, l'apertura di nuovi stabilimenti produttivi o per l'assemblaggio proprio in Europa, una strada che permetterà loro di aggirare le sanzioni. L'offerta dei costruttori cinesi guarda anche al florido comparto delle flotte aziendali: BYD, ad esempio, è già sul mercato con un'offerta di noleggio a lungo termine e ha stipulato diverse partnership strategiche con i principali operatori del renting.

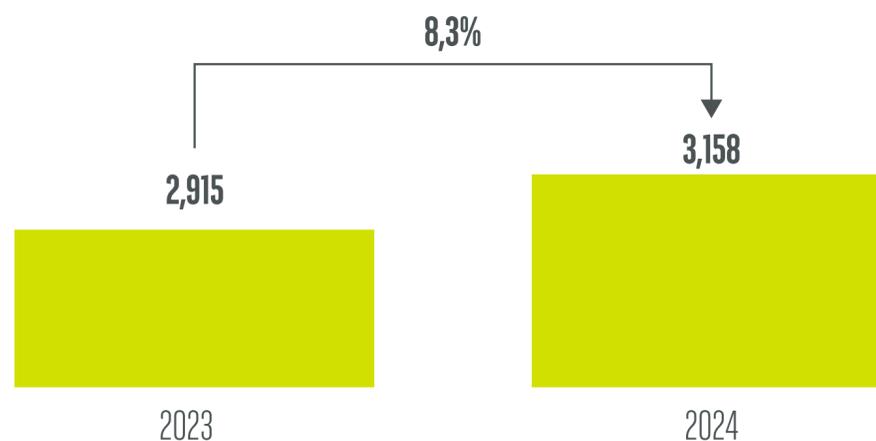
Se l'aumento dell'incidenza delle auto cinesi nel mercato italiano è un fenomeno ormai certo, quel che rimane da capire è se i costruttori asiatici sapranno proporsi con un'offerta di qualità nei servizi post-vendita e costruire così un rapporto di fiducia con la clientela locale, guadagnando un'importante quota di mercato.

Il mercato dell'usato

Nel 2024 il mercato delle auto usate in Italia ha continuato ad espandersi, registrando una crescita nei passaggi di proprietà rispetto all'anno precedente.

La tendenza riflette un mercato dinamico nel quale i passaggi di proprietà hanno segnato un incremento complessivo dell'8,3%, con oltre 3,15 milioni di autovetture coinvolte. Inoltre, per ogni 100 autovetture nuove ne sono state vendute 198 nell'intero anno, quindi quasi il doppio.

PASSAGGI DI PROPRIETÀ AUTO



Dal punto di vista delle preferenze, i **veicoli diesel e benzina continuano a dominare il mercato**, seguiti da una crescita dell'interesse per le ibride, mentre le auto elettriche rappresentano una percentuale ancora minima dei passaggi di proprietà.

Una tendenza destinata a proseguire: secondo il Centro Studi AutoScout24, tra chi ha intenzione o sta valutando di acquistare un'auto usata, il diesel rimane la motorizzazione preferita, seguito dalle vetture a benzina. Stabile l'interesse per le ibride, anche se l'offerta di anno in anno si va via via ampliando grazie

all'incremento delle vendite di auto nuove, mentre le elettriche registrano il dato più basso tra le preferenze, penalizzate da prezzi percepiti ancora troppo alti. A spingere le **vendite dell'usato** è in primis il continuo incremento dei listini delle auto nuove. **I costi medi delle vetture di seconda mano sono diminuiti** invece nella prima parte dell'anno, anche se nel secondo semestre **hanno ripreso a risalire**.

Considerando il trend negativo delle immatricolazioni del 2024, il parco circolante ha continuato lo scorso anno ad invecchiare: nel 2023 erano oltre 40 milioni le vetture in circolazione sulle strade italiane con un'età media di 12,5 anni circa, di cui 9,3 milioni di vetture (il 23,2% del totale) ante Euro 4, con oltre 18 anni di età.



DIESEL E BENZINA CONTINUANO A AVERE LA PREFERENZA DEGLI ITALIANI CHE ACQUISTANO UN USATO

La mobilità in Italia

SFIDE E OPPORTUNITÀ VERSO UNA TRANSIZIONE SOSTENIBILE

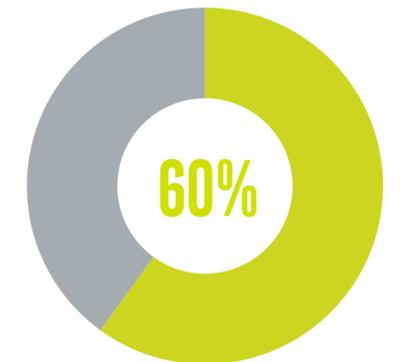
L'auto privata continua a svolgere un ruolo centrale nei trasferimenti quotidiani degli italiani, in particolare tra le fasce di reddito più basse della popolazione.

Il 65% degli spostamenti degli italiani viene, infatti, effettuato in auto, con una leggera diminuzione dell'1,6% rispetto al 2022, ma in aumento del 2,5% rispetto al periodo pre-Covid (21° rapporto sulla mobilità Audimob di Isfort). Le persone con redditi inferiori ai 15.000 euro annui sono quelle che ricorrono di più all'auto, con una percentuale pari al 72% degli spostamenti. Nonostante la predominanza dell'auto, **la mobilità sostenibile avanza**: nel primo semestre del 2024, infatti, si è registrato un miglioramento del 3% con un incremento della mobilità pedonale (+2,4%), seguita dalla micromobilità (+0,3%) e dal trasporto pubblico (+0,2%).

LA SHARING MOBILITY

Secondo il sondaggio "Auto privata o mobilità condivisa?" condotto da Areté, gli italiani sono sempre più interessati alla mobilità condivisa, tanto che 9 italiani su 10 dichiarano di conoscere il car sharing, il 52% di questi sostiene anche di averlo utilizzato almeno una volta e **6 su 10 sarebbero disposti in futuro ad abbandonare l'auto di proprietà** per gli spostamenti cittadini in favore delle soluzioni di mobilità condivisa per ragioni ambientali e motivi economici, connessi a un possibile risparmio rispetto all'acquisto del bene. Tra le tendenze più significative della mobilità condivisa spicca la progressiva affermazione del bike sharing (quasi sempre elettrificato): la domanda è in aumento tra il 2022 e il 2023, con i noleggi del free-floating che sono cresciuti del 12%, raggiungendo 11,5 milioni e si prevede un'ulteriore crescita del 22% per il 2024, mentre per il bike sharing station-based, i noleggi annuali si mantengono stabili intorno ai 4 milioni, ma i dati ancora non definitivi del 2024 indicano una potenziale crescita della domanda.

IL 60% DEGLI ITALIANI IN FUTURO PREFERIRÀ LA MOBILITÀ CONDIVISA ALL'AUTO DI PROPRIETÀ PER RAGIONI AMBIENTALI E MOTIVI ECONOMICI.



IL CORPORATE CARSHARING

Anche il **corporate carsharing sta crescendo in popolarità**, in particolare tra le grandi aziende che vogliono ridurre la propria impronta ecologica e rispondere alla crescente domanda di sostenibilità. Con l'adozione di **tecnologie di gestione digitale**, come app mobili per le prenotazioni e analisi dei dati di utilizzo, il settore offre oggi una soluzione agile ed economicamente vantaggiosa, **in particolare per le aziende che stanno puntando su opzioni ibride o elettriche per trasformare le loro flotte, utilizzando il carsharing aziendale per ridurre le emissioni complessive.**

Il servizio permette a più utenti aziendali di condividere veicoli ed è gestito tramite una piattaforma digitale per la prenotazione, apertura e rilascio dei veicoli, che comunicano con il sistema attraverso dispositivi telematici. Il corporate car sharing, un fenomeno in progressiva espansione, **aiuta così le aziende a ottimizzare l'uso delle auto, riducendo i costi e migliorando il monitoraggio della flotta.**

CAP.4

la normativa CSRD

DAL 2028

LA DIRETTIVA CSRD
SI ESTENDERÀ ANCHE
ALLE PICCOLE E MEDIE
IMPRESE

La Rendicontazione della Sostenibilità Aziendale

da una collaborazione con A.I.A.G.A.

La sostenibilità è ormai una priorità strategica per molte aziende, spinta da normative sempre più stringenti, come il Regolamento europeo sulla tassonomia (Regolamento UE 2020/852), e da una crescente consapevolezza degli stakeholder riguardo all'impatto ambientale delle attività aziendali.

Oggi le scelte di management vedono attenzionare temi quali la **Direttiva CSRD** (Corporate Sustainability Reporting Directive), i **criteri ESG** (Environmental, Social e Governance), la **Carbon Footprint** scope 1 e 3 e il **Piano Spostamenti Casa-Lavoro** (PSCl).

Attività che necessitano di un impegno continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile, le quali passano attraverso le scelte e l'operato del fleet/mobility manager.

LA DIRETTIVA CSRD

La **Corporate Sustainability Reporting Directive** è una direttiva inerente alla rendicontazione di sostenibilità aziendale, entrata ufficialmente in vigore a Settembre 2024, che impone a un maggior numero di aziende di rendicontare le proprie **azioni in campo ambientale e sociale**.

Dal 2025 (e con riferimento al Anno Fiscale 2024), l'applicazione di queste norme riguarda, gli enti di interesse Pubblico con più di 500 dipendenti in media durante l'esercizio finanziario e che, alla data di chiusura del bilancio, soddisfino almeno uno dei seguenti criteri:

- un attivo patrimoniale superiore a 20 milioni di euro;
- ricavi netti superiori a 40 milioni di euro.

A partire dal 2026 e negli anni a seguire, anche grandi, medie e piccole, saranno soggette a requisiti di reporting, con alcune di esse (le PMI) che potranno scegliere se partecipare in modo facoltativo fino al 2028, anno in cui anche loro avranno l'obbligo di rendicontazione.

LE AZIONI DI MANAGEMENT DEI FLEET/MOBILITY MANAGER, STA ASSUMENDO UN RUOLO CRUCIALE NELLA RENDICONTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ E NELLA TRANSIZIONE VERSO MODELLI DI MOBILITÀ AZIENDALE PIÙ RESPONSABILI.

Il bilancio di sostenibilità, si concentra sulla comunicazione dell'impegno e delle performance di un'azienda rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance (ESG), offrendo una visione globale dell'impatto aziendale.

Partendo da questo quadro normativo i **Fleet/Mobility Manager** sono chiamati a **definire obiettivi e azioni**, le quali necessitano di un monitoraggio continuo di tali performance. Tali processi passano sicuramente attraverso **il supporto di strumenti che possano indicare e misurare ogni possibile dato** e risultato indispensabile per soddisfare le rendicontazioni del caso.

L'analisi dell'impatto delle emissioni di CO₂, ad esempio, è un processo che richiede un approccio olistico e multidisciplinare: si tratta di capire come l'integrazione delle pratiche di **riduzione delle emissioni di CO₂ nelle strategie aziendali** contribuisca da una parte a combattere il cambiamento climatico e dall'altra offra vantaggi economici a lungo termine, migliorando l'efficienza operativa delle imprese e consentendo di sfruttare **nuove opportunità di mercato**.

L'importanza della gestione sostenibile delle flotte è evidente anche nei numeri:

- in Italia, secondo un rapporto di Transport & Environment le flotte aziendali rappresentano quasi il 30% dei veicoli circolanti e sono responsabili del 40% delle emissioni totali del trasporto su strada.
- in Europa, i veicoli aziendali costituiscono un importante contributore alle emissioni di gas serra (GHG), con il settore dei trasporti che incide per circa il 25% delle emissioni totali di GHG secondo la European Environment Agency (EEA).

Questi numeri confermano la necessità, per tutti i soggetti che dispongono di flotte, di adottare non solo azioni di miglioramento delle emissioni ma anche dell'efficienza operativa, in considerazione dell'evoluzione della mobilità verso modelli più sostenibili.

Secondo uno studio di Fleet Europe il 70% delle aziende europee ha già avviato programmi per ridurre le emissioni delle flotte aziendali, e il 35% delle flotte aziendali include veicoli elettrici (EV) o ibridi.

In Italia, il rapporto annuale di ANIASA evidenzia che oltre il 45% delle grandi aziende ha adottato politiche di mobilità sostenibile, con l'**obiettivo 2030 di integrare almeno il 50% di veicoli ad alimentazioni alternative nelle proprie flotte**.

In questo complesso quadro, in continua evoluzione (vedi le recenti riflessioni in corso sull'obiettivo 2035 dell'eliminazione in Europa dei motori a combustione endotermica), le principali strategie, già in parte, adottate dalle aziende prevedono:

- La transizione verso veicoli elettrici o ibridi
- La riduzione dell'uso di combustibili fossili, grazie a sistemi di ottimizzazione dei percorsi e car sharing aziendale
- La promozione dell'utilizzo di mezzi alternativi come biciclette elettriche o trasporto pubblico per i dipendenti
- La revisione dei criteri di assegnazione/uso degli autoveicoli

Ad ognuna delle azioni sopracitate corrispondono azioni ed interventi sulla flotta per i fleet/mobility manager, i quali non solo devono gestire, ma anche rendicontare evidenziando per ciascuna azione gli obiettivi, gli eventuali rischi, le opportunità e i relativi costi. Quindi con la crescente diffusione dei report di sostenibilità aziendale, i fleet/mobility manager sono chiamati a raccogliere, monitorare e analizzare dati chiave relativi alle performance ambientali delle flotte. Per fare questo, è fondamentale per i fleet manager **definire dei KPI** (Key Performance Indicators), quali:

- Emissioni di CO₂ per chilometro percorso
- Consumo di carburante
- Percentuale di utilizzo di veicoli elettrici o ibridi
- Chilometri percorsi con mezzi alternativi, come biciclette o trasporti pubblici.

**I KPI AIUTANO LE AZIENDE A RISPETTARE
GLI OBBLIGHI NORMATIVI E VENGONO INTEGRATI
NEI BILANCI DI SOSTENIBILITÀ**

NORMATIVE E INCENTIVI: LA SPINTA VERSO IL CAMBIAMENTO.

Le normative italiane ed europee stanno giocando un ruolo determinante nella trasformazione della mobilità aziendale. **A livello nazionale**, il Decreto Clima e la Legge 190/2014 hanno introdotto incentivi fiscali per l'acquisto di veicoli a basse emissioni e finanziamenti per infrastrutture di ricarica.

A livello europeo, il Green Deal stabilisce obiettivi ambiziosi, tra cui il taglio del 55% delle emissioni di CO₂ entro il 2030 e la neutralità climatica entro il 2050.

Questi cambiamenti normativi:

- spingono le aziende verso una maggiore responsabilità ambientale, ma aprono anche opportunità di crescita. Le imprese che si adeguano rapidamente possono beneficiare di incentivi economici, migliorare la propria immagine e posizionarsi come leader nella transizione energetica
- rappresentano sfide ed opportunità per i Fleet/Mobility Manager che devono approfondire le proprie conoscenze in materia di mobilità e collaborare con il mobility manager, laddove presente.

I Fleet/Mobility Manager sono al centro di questa trasformazione e sono chiamati a guidare il cambiamento verso soluzioni di trasporto più sostenibili, il tutto con una visione e gestione della mobilità aziendale governata e al passo delle nuove regole, tra decarbonizzazione, efficienza e soprattutto innovazione.

I risultati di un sondaggio svolto all'interno di A.I.A.G.A. hanno indicato su quali priorità i Fleet / Mobility manager intenderanno incentrare le strategie per il prossimo 2025:

1. l'89% sarà impegnato nella transizione energetica della flotta e solo l'11% prevede un rallentamento, forse riconducibile alle attuali incertezze del mercato
2. la connettività dei mezzi, necessaria anche per il monitoraggio della sostenibilità del mezzo, vedrà interessare l'85% delle flotte
3. il commuting dei dipendenti non assegnatari di auto, attualmente gestito al 58%, prevede una priorità che incrementerà del 20% tale gestione.

Il 2025 sarà un anno in cui i processi e le scelte di management saranno sempre più integrati e orientati verso una mobilità sostenibile, le cui competenze saranno ancora più interessate a sostenere soluzioni mobilità che dovranno a maggior ragione tenere conto anche dei nuovi quadri normativi. Questi ultimi potranno diventare, sicuramente, delle opportunità concrete di investimento aziendale.



55%

TAGLI EMISSIONI CO₂
ENTRO IL 2030

89%

AZIENDE IMPEGNATE
NELLA TRANSIZIONE
ENERGETICA

85%

AZIENDE INTERESSATE
ALLA CONNETTIVITÀ
DEI MEZZI

Welfare aziendale e mobilità: un'opportunità di crescita per le imprese

Il tema del **welfare aziendale** rappresenta uno degli elementi chiave per il miglioramento del benessere dei lavoratori e per il **rafforzamento della competitività delle imprese**.

Le iniziative di welfare si articolano in numerosi servizi, fra cui l'assistenza sanitaria integrativa, i buoni pasto, i buoni acquisto, i contributi sanitari e previdenziali, i servizi per la famiglia e l'istruzione, i voucher per attività ricreative a supporto di una vita-lavoro bilanciata. Alcuni benefit possono essere erogati tramite servizi specifici, altri come contributi monetari, in entrambi i casi aumentando il potere d'acquisto dei dipendenti e rispondendo a specifiche necessità personali e familiari.

Negli ultimi anni le aziende hanno incrementato significativamente l'adozione di politiche di welfare come **strumento per migliorare la qualità della vita dei dipendenti**, con attenzione crescente al tema della **mobilità sostenibile** come modalità per ridurre l'impatto ambientale.

IL WELFARE NELL'AMBITO DELLA MOBILITÀ

Le aziende che offrono **servizi di trasporto come benefit** per i dipendenti traggono molteplici benefici in ambito di produttività e sostenibilità. L'adozione di soluzioni di mobilità condivisa, come **car e bike sharing**, riducono il traffico veicolare e favoriscono il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità dell'azienda, migliorandone la **reputazione** agli occhi di chi è attento ad aspetti di questo tipo.

I servizi di mobilità messi a disposizione dei dipendenti possono essere diversi, offrendo opzioni flessibili in base alle necessità e alle condizioni ambientali del momento. Il car sharing, ad esempio, risulta più comodo e sicuro in condizioni meteorologiche avverse, mentre il bike sharing può rappresentare una valida alternativa in aree urbane con infrastrutture ciclabili adeguate.

Questa flessibilità permette di scegliere il mezzo più adatto in base alla situazione, favorendo un utilizzo efficace delle risorse.

Una recente risposta dell'Agenzia delle Entrate all'interpello n. 74 del 21 marzo 2024 ha riconosciuto il **servizio di trasporto casa-lavoro come welfare**, in quanto si presta a portare benefici ai collaboratori, all'azienda ed all'ambiente.

L'Agenzia delle Entrate ha previsto requisiti specifici per l'esenzione fiscale del servizio di trasporto casa-lavoro erogato ai dipendenti. Questi devono essere offerti alla generalità dei dipendenti o a categorie omogenee, devono essere erogati in natura e con i dipendenti estranei al rapporto economico con il fornitore del servizio. Inoltre, è richiesto che i mezzi di trasporto siano a impatto ambientale ridotto, al fine di promuovere un utilizzo responsabile delle risorse. I servizi abilitanti, come le soluzioni digitali/telematiche e le ricariche per veicoli elettrici, rientrano nelle iniziative di welfare aziendale.



INVESTIRE NEL WELFARE GUIDA AL SUCCESSO OGNI AZIENDA

CONSIDERAZIONI FINALI

Il welfare aziendale utilizzato per fruire di servizi di mobilità a favore dei collaboratori rappresenta un'interessante opportunità da valutare per le imprese. **Investire nel benessere dei dipendenti offre vantaggi significativi** sia per i datori di lavoro che per i collaboratori. Le iniziative di welfare contribuiscono a creare un ambiente di lavoro positivo, migliorano la reputazione dell'azienda e **attragono maggiormente talenti** rendendola più competitiva.

Credits

L'Arval Mobility Observatory ringrazia sinceramente tutti coloro i quali hanno contribuito con precisione, professionalità e puntualità alla redazione di ACT25.

Michele Molinelli

Arval Mobility Observatory Manager

BNL ECONOMIC RESEARCH

Amalia De Rose

Responsabile Public Affairs, Media & Research BNL BNP Paribas

Stefano Ambrosetti

Head of Banking Research Senior Economist

Paolo Ciocca

Chief Economist

Simona Costagli

Senior Economist

Carla Tripoti Russo

Economist

BNL LEASING

Alessandro Rubillo

Head of Project

OSSERVATORIO FINDOMESTIC BANCA SPA

Claudio Bardazzi

Responsabile Osservatorio Findomestic

A.I.A.G.A

Michele Amici

Consigliere Comitato Direttivo

Giovanni Tortorici

Presidente

CLEVERADVICE

Marco Fava

Managing Director

Un ringraziamento speciale ad **Andrea Salvadori** per l'importante contributo dato alla realizzazione di questo documento.



Arval Mobility
Observatory



TORNA SU

