

Intervista **Giuseppe Benincasa**

L'intero comparto automotive nel nostro Paese avrebbe bisogno di una riforma fiscale strutturale per rinnovare il parco veicoli e limitare l'impatto ambi-

«Programmazione dopo gli incentivi»

L noleggino va bene ed è pronto a fare la sua parte nell'interesse dei clienti e della collettività in vista della transizione, ma per fare in modo che questo accada davvero, prima che incentivi, occorre programmazione. Giuseppe Benincasa, direttore generale di Aniasa, è da 24 anni nei quadri dell'associazione. Per lui la prima domanda è d'obbligo.

Come vede il meccanismo degli incentivi?

«Secondo me funzioneranno. Il vero punto è che bisognerebbe già pensare al dopo e ad una riforma fiscale strutturale per rinnovare il parco auto e ad una programmazione che tenga conto della tecnologia e dell'impatto ambientale. Le flotte possono recitare un ruolo primario per spingere la transizione precisando che il beneficiario di tutto questo sarebbe il cliente finale e non le società di noleggio».

Guardando ai dati Unrae, l'avanzata delle captive sembra finita. Siamo arrivati ad un equilibrio?

«Sì, secondo me sì. Anche perché anche le captive offrono modelli delle case concorrenti. Secondo me il dato saliente è che si afferma il modello del

noleggio a lungo termine come unica alternativa al leasing finanziario e all'acquisto per diversi motivi. Il primo e più importante è l'aumento a dismisura dei costi del veicolo insieme a quelli del servizio e di utilizzo».

I privati continuano a crescere?

«Ultimamente hanno rallentato un po', ma solo in attesa degli incentivi, così come è accaduto per il resto del mercato.

I nostri clienti, siano essi aziende o privati, stanno aspettando per decidere se passare all'ibrido, all'ibrido plug-in o all'elettrico. Stavolta poi il contributo economico è considerevole e, in aggiunta a questo, c'è il fatto che una parte dei sostegni statali servirà a finanziare anche l'usato, un mercato oggi molto forte».

Che idea si è fatto del noleggio dell'usato?

«È un'ottima cosa, tanto che la utilizziamo già in associazione. Le vetture di nuova generazione hanno una vita media superiore, spesso hanno pochi chilometri, sono perfettamente manutentate e tecnologicamente al passo con i tempi. Dunque abbiamo a disposizione anche ibrido, ibrido plug-in ed elettrico ad un costo sensibilmente inferiore, e sono dunque l'ideale per chi altrimenti non potrebbe permettersi questo tipo di auto».

È come va il noleggio a breve termine?

«Ha fatto un grande balzo nelle immatricolazioni nel corso del 2023, per due motivi: in primo luogo, è finita la carenza del prodotto; in secondo, c'è stato inflottamento di un gran numero di modelli che erano alla fine del loro ciclo di vita. È stato un win-win: il costruttore si è liberato di un grosso stock e il noleggiatore ha rinnovato la propria flotta con modelli di gruppo A e B che costituiscono il 60% delle flotte».

Tra le tendenze, c'è un aumento del downtown...

«È dovuto a due motivi fondamentali. L'aumento dei furgoni e il legame con il trasporto ferroviario. Nel noleggio aeroportuale e turistico vediamo una contrazione della clientela nordamericana, a causa dei conflitti in corso, mentre c'è stata una forte espansione del mercato europeo e di quello sudamericano. C'è un'evoluzione del mercato e nella clientela: molti stranieri hanno regolarizzato la loro posizione e, se devono muoversi, preferiscono il noleggio».

I numeri poi dicono che i noleggi a breve aumentano di numero e si accorciano mentre il car sharing aumenta la lunghezza dei noleggi che coinvolgono i fine settimana. Sembra che i due mondi si mescolino...

«È un fenomeno che osserviamo da un po' di tempo e spiegabile con il fatto che, chi non ha la macchina, trova facile fare tutto con una app accedendo anche alle ZTL. Parliamo dunque di una clientela tipicamente cittadina mentre quella del noleggio tende a muoversi fuori porta. Questi dati sarebbero utilissimi per le amministrazioni locali e per guardare al car sharing come parte del servizio pubblico e non come un'attività imprenditoriale».



toriale da spremere...»
Perché il settore soffre?
«Perché l'imprenditore che porta avanti il car sharing ha molti problemi. Il principale è che, in media, il 35% delle vetture è fermo per danneggiamenti. E poi c'è il problema tariffario: dati alla mano, siamo in grado di dimostrare che le tariffe del car sharing in convenzione sono inferiori a quelli delle biciclette e dei monopattini elettrici. C'è bisogno di una piattaforma fiscale specifica che permetta agli operatori di sostenere questo business, altrimenti,

come è già successo, si ritirano e il servizio viene sospeso con un danno per tutta la comunità».

Nicola Desiderio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

35%

è la percentuale di vetture che sono ferme a causa dei danneggiamenti nel car sharing

IL CAR SHARING HA DEI PROBLEMI, VA INDIRIZZATO PERCHÉ DEVE SVOLGERE LA FUNZIONE SOCIALE DEL SERVIZIO PUBBLICO

UTILE Sotto un casello autostradale con la separazione delle corsie di pagamento. Sopra un parcheggio riservato



AUTOREVOLE
A fianco Giuseppe Benincasa, direttore generale di Aniasa Associazione delle imprese che svolgono attività di noleggio veicoli, car sharing e servizi collegati alla mobilità



Peso:51%

Il più grande mercato automotive del pianeta è diventato anche il principale esportatore del mondo. E punta sull'Europa seguendo la Via della seta. Le case orientali possono contare su un oggettivo vantaggio tecnologico

Grimaldello cinese fa leva sull'elettrico

La rivoluzione cinese è giunta fino a noi. Uno dei fattori di maggiore cambiamento nel panorama automotive odierno - che riguarda tanto il segmento delle flotte quanto il mercato privato - è l'arrivo dell'industria cinese in Europa. Secondo i dati dell'Osservatorio Auto e Mobilità della Luiss Business School, nel 2022 le vetture realizzate in Cina e immatricolate in Europa (Ue+Efta+Uk) sono state 455.400 (462.600 nei primi tre trimestri 2023), per una quota di mercato complessiva del 4% (4,8% nel 2023). In Italia le immatricolazioni di vetture realizzate in Cina sono state 39.000 nel 2022 (pari a uno share del 3%), mentre nei primi tre trimestri del 2023 sono salite a 59.400, per uno share del 5%.

Non si tratta di un tentativo di penetrazione poco convinto, come quello dei primi anni 2000 (qualcuno forse ricorderà la breve parabola dei marchi Landwind e Brilliance, terminata sull'onda delle polemiche per la scarsa sicurezza delle auto made in China). L'ultima avanzata del "Dragone asiatico" ha tutto il potenziale per diventare un fenomeno stabile e duraturo, che potrebbe cambiare l'aspetto del mercato europeo per come lo conosciamo oggi. Non è di per sé una novità: negli anni '90 l'Europa ha assistito all'arrivo dei costruttori giapponesi e, in seguito, di quelli sudcoreani, e in entrambi i casi il fenomeno è stato preceduto da allarmi poi rivelatisi infondati, visto che giapponesi e coreani hanno dato un enorme contributo alla crescita del comparto automobilistico europeo.

Eppure, la "lunga marcia" dell'automotive cinese presenta degli aspetti differenti e per molti versi inediti, che comportano una serie di interrogativi sui potenziali risvolti. Anzitutto, per una questione di dimensioni: la Cina è il principale produttore di autovetture, il primo mercato al mondo e, dal 2023, anche il primo esportatore.

PIANO STRATEGICO

Una "potenza di fuoco" che lo rende il paese con il maggior numero di Case costruttrici (i marchi attivi sono centinaia). In secondo luogo, l'espansione di queste aziende è stata e continua ad essere sostenuta in varie forme dallo stato cinese, che ha ormai individuato l'automotive come un settore strategico per l'interesse nazionale. Ma il dato più dirompente è il netto vantaggio tecnologico nell'elettrico con cui i cinesi si presentano sul mercato europeo, frutto anch'esso di una "scommessa" fatta quindici anni fa da Pechino, oggi rivelatasi lungimirante. Era il 2009 quando il governo individuò i veicoli elettrici come un'opportunità per lo sviluppo di un comparto automobilistico autoctono, indirizzando pesanti investimenti nel settore, con ampio anticipo rispetto alle case europee.

Oggi il risultato è sotto gli occhi di tutti: realtà come Byd, Xiaomi, Xpeng, Nio, Geely dettano il passo dell'innovazione nel campo dell'elettrico. Lo stesso Luca De Meo, ceo di Renault e presidente dell'Acea, ha osservato come la Cina abbia «una generazione di vantaggio» sull'auto elettrica. Alle aziende occidentali non rimane che inseguire (con alcune eccezioni, come Tesla), oppure allearsi con il Dragone, sfruttando i vantaggi che ha da offrire in termini di know how e contenimento dei costi di produzione.

INCHIESTA ANTIDUMPING

Così, la maggior parte delle vetture

made in China che arriva in Europa (il 46,4% nei primi tre trimestri 2023, secondo l'Osservatorio della Luiss) sfoggia sul cofano un marchio occidentale, come per la Dacia Spring, la Smart #1, la Cupra Tavascan, ma anche la Tesla Model 3, realizzate in stabilimenti cinesi. L'Europa ha risposto all'arrivo del Dragone annunciando un'inchiesta antidumping sugli aiuti di Pechino al settore automotive, in base alla quale la Commissione UE potrebbe decidere di incrementare i dazi sulle vetture provenienti dalla Cina. Per non farsi trovare impreparati, molti attori asiatici stanno iniziando a vagliare l'ipotesi di produrre in Europa, come BYD che ha ufficializzato una fabbrica in Ungheria, mentre Chery ha raggiunto un accordo con il governo spagnolo. Notizie che per il momento interessano mercati dove i costi di produzione sono più bassi di quelli italiani, anche se il Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso ha dichiarato l'esistenza di «un'interlocuzione con Dongfeng».

RAPPORTI INVERTITI

Ma l'avanzata del "Celeste Impero" in Europa è solo uno dei tanti aspetti di una sfida che la Cina sta vincendo soprattutto lì dove è più rilevante.



Peso:56%

te per il mercato globale, ovvero a casa propria. Se fino al 2019 il 42% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei e i brand locali totalizzavano uno share complessivo del 27%, oggi i rapporti di forza si sono invertiti. I costruttori autoctoni, infatti, hanno raggiunto una quota del 43% sul mercato domestico, mentre gli europei sono scesi al 32% (dati provenienti dal rapporto Aniasa - Bain & Company 2024). Non è tanto una questione di patriottismo, quanto di mutamento delle aspettative: quello cinese è diventato un mercato "tech-driven", fatto di consumatori giovani, dall'ampio potere di spesa e partico-

larmente esigenti in fatto di contenuti tecnologici. Un mercato in cui le Case europee - con alcune eccezioni per i marchi di lusso - hanno perso ormai il fascino dovuto all'heritage e all'immagine, e vengono superate in desiderabilità da brand spesso appena nati. E il Salone di Pechino dello scorso aprile rappresenta un'ottima metafora di tutto ciò: nonostante le novità di Audi, Volkswagen, Mini, Mazda e Toyota, la star indiscussa dell'evento sfoggiava sul cofano il marchio Xiaomi.

Angelo Berchicci

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SULLE BATTERIE C'È MOLTO DA RECUPERARE MA QUASI LA METÀ DELLE VETTURE IN ARRIVO SI FREGIA DI MARCHI OCCIDENTALI



PROTAGONISTA
A destra lo stand di BYD in un salone dell'auto. Sotto il frontale della MG4



ARREMBANTI Una fabbrica cinese di veicoli elettrici



Peso:56%

Solo in Italia guida il mercato “privati”

L'Italia non si smentisce mai. Quando si parla di automobili riesce sempre (o quasi) a procedere controcorrente. Sia chiaro, non per principio, ma per semplice convenienza. Che il nostro Paese sia piuttosto rigido, fermo nelle sue tradizioni, restio ai cambiamenti culturali, come a quelli tecnologici - salvo poi prenderne possesso e diventare il motore traino della novità che fa tendenza - è una certezza garantita quasi dalla... Costituzione. Ma alla fine soprattutto quando si parla di business, di denaro, l'italiano medio non lo schiodi, non gli fai cambiare idea, gusti, scelte, così facilmente.

L'Europa spinge a tutta sull'elettrico pur con la spunta di poderosi incentivi? Da noi, la quota fatica a superare il 4% del mercato. Perché l'italiano da sempre prigioniero delle sue possibilità economiche spesso limitate, rispetto alla stessa fascia di reddito di un altro cittadino del Vecchio Continente, è meno sciocco di quello che si pensa. E lo convinci solo se gli prospetti l'affare vero, quello reale. Dove se non guadagna, almeno risparmia.

RAPPORTO ANNUALE

Un dato che emerge con chiarezza dall'ultimo rapporto dell'ANIASA (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della sharing mobility e dell'Automotive Digital). Infatti, in un mercato dei sette Paesi Top europei che ha perso dal 2019 al 2023 circa un quarto delle immatricolazioni, la situazione a livello di canali di distribuzione appare molto diversificata nei singoli contesti. Il confronto tra il 2023 e l'annata precedente vede i privati in flessione in Germania e nei Paesi Bassi, stabili nel Regno Unito, in crescita in

Belgio, Francia, Italia e Spagna.

Nel canale vendite dirette business, invece, tutti i Top 7 sono in crescita, con alcuni risultati decisamente positivi: UK +46,2%, Belgio +35,1% e Italia +32%. Il noleggio a lungo termine ha fatto registrare un andamento quasi eccezionale, sempre nel confronto 2022-2023, in Belgio (+57,2%) e nei Paesi Bassi (+34,3%). Ripresa molto evidente per il noleggio a breve termine nel Regno Unito (+129,2%), Spagna (+37,1%) e Italia (+34%). In ambito auto-immatricolazioni, grande balzo in avanti per Italia (+42,8%) e UK (+40,7%). Ma quello che colpisce di più è proprio il rapporto tra vendite privati e quelle a società e leasing. Infatti nel resto d'Europa il rapporto di crescita è decisamente sbilanciato sul fronte delle flotte aziendali a parte, guarda caso, l'Italia.

AUSPICARE INTERVENTI

E la spiegazione ufficiale di un fenomeno del genere è arrivata dalle parole dello stesso Presidente di ANIASA, Alberto Viano, che proprio in occasione della presentazione del rapporto, ha auspicato per l'ennesima volta, come già fatto spesso in passato dai Presidenti di UNRAE e ANIFIA, un intervento del Governo anche nell'ottica della transizione in atto:

«Per favorire questa transizione - ha spiegato Viano - va colta l'opportunità offerta dalla legge sulla delega fiscale e dalla prossima legge di bilancio per riequilibrare finalmente la fiscalità sull'auto aziendale. In Italia su un'auto di costo pari a 30.000 euro le aziende possono scaricare 3.615 euro, contro i 25mila della Germania, i 23mila della Spagna e i 18mila di Francia e Regno Unito». Cifre impressio-

nanti che spiegano alla perfezione quello sbilanciato di percentuali registrato in precedenza. E che potrebbero avere ripercussioni anche per quanto riguarda il ricambio del Parco circolante italiano, il più vecchio d'Europa.

RIDUZIONE INQUINAMENTO

«Secondo nostre stime - ha continuato Viano - un graduale riequilibrio verso tali valori, quantomeno sulle nuove vetture elettriche, porterebbe a una significativa diffusione di queste nel parco nazionale (circa 500 mila nuove vetture alla spina in tre anni), con un ritorno sull'investimento per l'Erario del 50%. Senza contare i vantaggi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di sicurezza sulle nostre strade». Insomma, il refrain è sempre lo stesso. E va avanti da tanti, troppi anni, il che mette davvero a rischio la competitività del nostro Paese in termini di mercato complessivo e di ritorni di contributi fiscali. Ma in un Paese che ancora non ha “sdoganato” incentivi annunciati prima dell'inizio dell'anno, è difficile assumersi la responsabilità di fare previsioni. Anche in questo andiamo rigorosamente controcorrente.

Pasquale Di Santillo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

A SPIEGARE LA TENDENZA CI SONO REGIONI CULTURALI MA A INCIDERE DI PIÙ È LA FISCALITÀ MOLTO ANOMALA



Peso:45-52%,46-14%

Negli altri sei Paesi più importanti del Continente ci sono più consegne alle persone giuridiche che a quelle fisiche

Immatricolazione auto e suddivisione per canali di vendita



ESAUSTIVO
Sopra un parco auto in attesa di distribuzione
A sinistra la copertina del Rapporto Aniasa 2024, strumento che fotografa la situazione del noleggio in Italia ed Europa



Ora i veicoli connessi sono oltre un milione

Un milione di veicoli connessi. Non è una promessa elettorale, ma il traguardo che le flotte in Italia si apprestano a varcare. Secondo il Rapporto Aniasa infatti alla fine del 2024 saranno 1.040.000 in mezzi, tra vetture e veicoli commerciali leggeri, presenti nelle flotte a noleggio e in car sharing equipaggiati di dispositivi telematici che permettono lo scambio dei dati. Erano 190mila solo nel 2015 e sono arrivati a 940mila alla fine del 2023, ovvero l'80% di tutto il parco di riferimento, che stanno generando un'enorme mole di dati e informazioni con la previsione che il loro flusso tra il 2018 e il 2025 crescerà da 33 a 175 zetabyte. Un patrimonio creato da 27 miliardi di chilometri all'anno la cui analisi in tempo reale sta già aiutando il mondo dei trasporti a risparmiare tra il 10% e i 20%.

LA SMART MOBILITY

Il ruolo della telematica per l'ottimizzazione di consumi, costi e sicurezza è riconosciuto dagli Accordi di Parigi sul Clima del 2015 e permette di implementare nuovi servizi e la nascita di nuovi business legati alla smart mobility. Tra questi, il cosiddetto Insurte-

ch, ovvero lo sfruttamento dei dati di guida e del veicolo per valutare meglio il rischio assicurativo incentivando i comportamenti di guida più virtuosi e responsabili. Un settore che promette assai bene, tanto che dal 2004 al 2023 gli investimenti delle compagnie assicurative sono passati da 1 a 5 miliardi. C'è dunque un grande potenziale sociale e anche economico, ampiamente sottoutilizzato però da parte della Pubblica Amministrazione che dovrebbe invece sfruttarlo per governare le dinamiche della mobilità. Questo, insieme a varie carenze legislative, sta rallentando la sperimentazione e l'implementazione di nuove soluzioni.

PRATICHE INIQUE

Il Data Act europeo, in vigore dall'11 gennaio scorso, è già un passo avanti perché sancisce la separazione tra il dato e il bene - dunque il veicolo - identificando nell'utilizzatore il proprietario del dato con l'obiettivo di tutelarlo da pratiche commerciali inique. Diventerà operativo entro 20 mesi e si applicherà ai veicoli e ai servizi connessi in 32 mesi dunque nel 2026.

Aniasa e altre associazioni di settore premono però per una re-

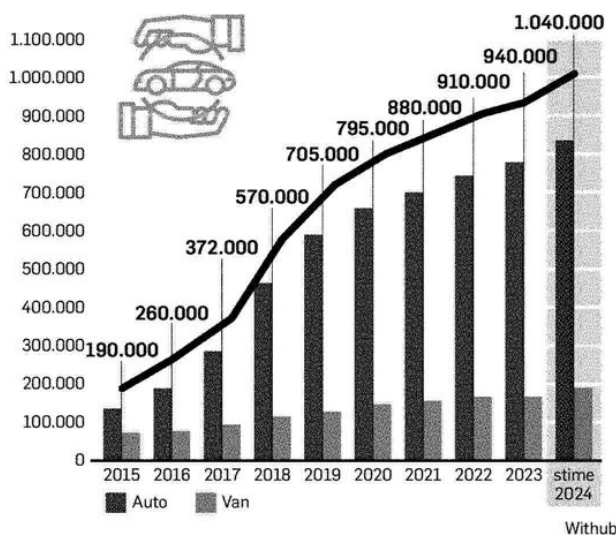
golamentazione specifica che riguardi l'automobile e permetta di massimizzare i risultati possibili in termini di mobilità. Serve inoltre definire gli standard operativi per la creazione di un ecosistema digitale della mobilità, grazie all'interoperabilità dei dati lungo tutta la catena del valore. In questo il mondo del noleggio, come dimostrano i numeri, è già protagonista.

Nicola Desiderio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I MEZZI CON DISPOSITIVI DI SCAMBIO DATI DELLE FLOTTE DI NOLEGGIO O DI CAR SHARING HANNO INFRANTO LA BARRIERA

Dispositivi telematici flotta noleggio a lungo termine 2015-2024



Peso:21%

Nei principali mercati del Continente le quote riservate a comparti specifici sono molto diverse. Dipende dalla fiscalità, dalla coscienza sociale dei cittadini e dal reddito reale

Il noleggio a breve e le alimentazioni dividono l'Europa

Unità e frammentazione europea. La prima è un obiettivo da consolidare, la seconda è una realtà purtroppo presente nel tessuto culturale, economico ed industriale del Vecchio Continente. In particolar modo nel settore automobilistico, dove il differente approccio alla mobilità che cambia da parte dei sette maggiori mercati europei - Germania, Regno Unito, Italia, Francia, Spagna, Belgio e Olanda - viene raccontato nel più recente rapporto Aniasa 2024. Il report che indica nella sostenibilità dei trasporti un target da raggiungere, ma attraverso una politica industriale e specialmente fiscale condivisa, in modo da allineare una transizione che al giorno d'oggi procede a ritmi diversamente scanditi nelle nazioni europee dove si vendono più automobili. Un esempio sono i dati relativi alle flotte destinate al noleggio a breve termine, come alle alimentazioni scelte dalle aziende che le acquistano per i propri clienti. Un settore in buona salute: il giro d'affari europeo sfiora il miliardo e mezzo di euro, una cifra mai intravista anche prima della pausa Covid.

CRESCITA DIFFICILE

Ma in un quadro dove i Paesi Top 7 hanno perso circa un quarto delle immatricolazioni dal 2019 al 2023, la situazione appare molto diversificata all'interno dei singoli contesti principalmente a causa dei differenti regimi fiscali e delle differenze salariali.

Nell'ultimo anno la ripresa è stata evidente per il noleggio a breve termine nel Regno Unito (+129,2%), Spagna (+37,1%) e Italia

(+34%); decisamente più debole nelle nazioni con regimi fiscali più favorevoli dove il noleggio a lungo termine prevale nettamente. Parliamo del Belgio (+22% noleggio breve, contro il +57,2% del lungo termine) e soprattutto dell'Olanda, dove il breve si ferma al 6,1% contro il 33,4% del noleggio lungo. L'Europa dei Paesi Top 7 è ancora più divisa sulle alimentazioni protagoniste della transizione ecologica: le auto a corrente rappresentano una quota molto rilevante nei Paesi Bassi, Regno Unito, Belgio e Germania, con una crescita che, seppur rallentata, sta comunque proseguendo non senza difficoltà.

Mentre negli altri Paesi, in particolare Italia e Spagna, le elettriche rappresentano ancora quote di mercato marginali. Il Belpaese in particolare rimane il fanalino di coda, nonostante la presenza di bonus statali sempre più consistenti, che però rimangono in larga parte non utilizzati.

ABBANDONARE LE TERMICHE

In Italia è un problema legato a più motivazioni: innanzitutto la scarsa propensione del consumatore (soprattutto privato) ad abbandonare le alimentazioni endotermiche, perché il gap di prezzo con le elettriche è ancora troppo elevato rispetto a una fruibilità di utilizzo nella quale le auto a combustione vincono a mani basse sulle elettriche. Senza considera-

re che il prezzo dell'energia, in crescita, ha imposto sensibili ritocchi verso l'alto ai costi delle ricariche presso le infrastrutture pubbliche a media o alta velocità. Inoltre, il Governo ha iniziato a valutare di compensare il calo di

gettito proveniente dalle accise su benzina e diesel dirottandole sull'elettrico. Rimane aperta anche la questione sulla rete infrastrutturale di ricarica, ancora carente e non commisurata all'automotività tra un rifornimento e l'altro.

Per le flotte aziendali il problema consiste nel costo d'esercizio che per le auto elettriche rimane più elevato rispetto a quello garantito dalle alimentazioni più tradizionali (il diesel in primis).

Il tutto da sommare ad una svalutazione molto più rapida che interessa le auto a batteria, i cui valori residui resta ancora ben al di sotto di quello delle altre motorizzazioni. Nel mix di alimentazioni, in costante evoluzione, le auto a gasolio che sono scese

dalle 720.000 unità del 2021 alle 620.000 del 2023. In crescita co-



stante invece i volumi delle auto a benzina: da 825.000 a 995.000, anche se la quota di mercato leggermente calata. In parallelo sono cresciute di molto le mild-hybrid, dalle 360.000 unità targate nei Paesi Top 7 nel 2021 alle 620.000 (17,2%) accumulate nel 2023. Nello stesso periodo le elettriche hanno raddoppiato i volumi: dalle 330.000 unità targate nel 2021 alle oltre 650.000 del

2023. Anche in questo caso l'Italia rappresenta un'eccezione, in cui le elettriche nelle flotte rappresentano appena il 4,9% (ed erano al 6,6% di quota nel 2021), mentre le ibride full e plug-in nel 2023 sono al 15,6% del mercato aziendale.

Alessandro Pinto

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**SALTANO ALL'OCCHIO
LE SHARE
DECISAMENTE POCO
UNIFORMI NEGLI
ACQUISTI DELLE
PERSONE GIURIDICHE**

GREEN

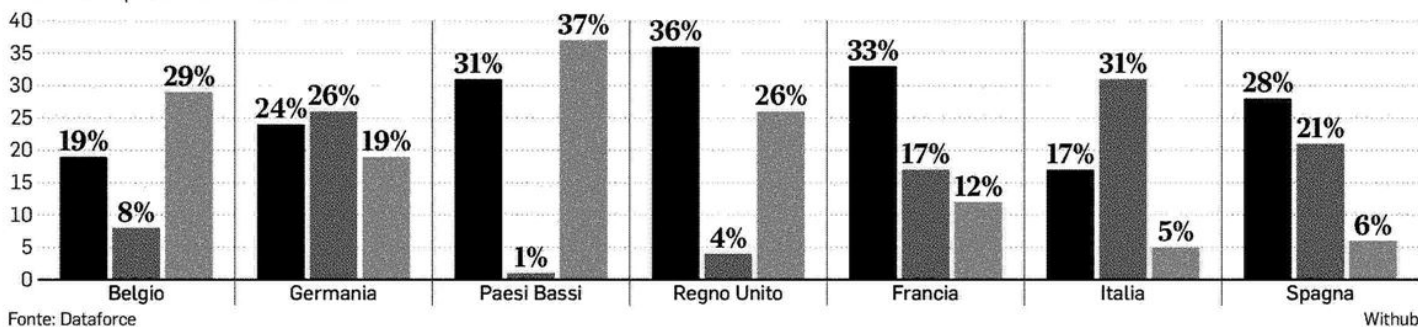
Sopra una
colonnina
per la
ricarica di
un veicolo
elettrico



Immatricolazioni autovetture flotte aziendali

EU TOP 7 Anno 2023

Suddivisione percentuale alimentazioni



Fonte: Dataforce

Withub



Peso:46%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.