

Auto aziendali, flotte, PMI e partite iva: summit a Verona

Video:

sul tuo cellulare
dalla rivista o al sito (pag. 7)



Maserati Ghibli

- Editoriale: la crisalide diventa farfalla
- Prevenzione del rischio, guida intelligente, connettività,
- Prove: Citroën C4 Cactus, Mercedes-Benz Classe C SW, BMW Serie 2 Active Tourer, Jeep Cherokee, Volkswagen Passat Variant

Ecosostenibilità, parlano gli addetti ai lavori

di Gennaro Speranza



Per conseguire l'obiettivo di una mobilità sostenibile, sicura ed efficiente, i soggetti responsabili (amministrazioni e aziende in primis) hanno a disposizione diversi strumenti, tra cui: ecoincentivi per le auto ecologiche, ammodernamento delle infrastrutture e miglioramenti della tecnologia a bordo dei veicoli. Ma qual è oggi realmente lo stato di avanzamento della "green mobility" in Italia? Allo scopo di renderne chiaro il quadro e capire lo stato attuale di implementazione delle diverse misure della gestione della mobilità, abbiamo chiesto ad alcuni esperti del settore di aiutarci a comprendere lo stato dell'arte e le tendenze evolutive delle politiche di mobilità sostenibile attualmente in corso, con un occhio anche alle flotte.

■ Un Paese a due velocità

Partiamo innanzitutto dal recente studio realizzato dall'Istat su motorizzazione e ambiente in Italia, da cui emerge che il nostro Paese sta lentamente diventando più virtuoso e moderno sul versante della mobilità sostenibile, ma anche che l'Italia sembra divisa in due. In particolare, la buona notizia – si legge nel rapporto – è che sono sempre più diffusi i veicoli a minor impatto ambientale (euro 4 o superiori per le auto, euro 3 per i motocicli), che rappresentano rispettivamente il 53% e il 38% dell'intero parco circolante, mentre al Sud va meno bene rispetto al resto della penisola (solo il 42% delle auto è in classe euro 4 o superiore). Un dato che si riflette nel peggioramento della qualità dell'aria al Mezzogiorno: nella sola Campania, infatti, i capoluoghi che superano i limiti fissati per le polveri sottili sono saliti in un anno da due a quattro. Diversa la si-

Per rispettare l'ambiente riducendo i costi di gestione, pubblico e privato devono interagire, realizzando reti di distribuzione delle fonti energetiche alternative: dal metano ai punti di ricarica per le auto elettriche. Un ruolo decisivo è giocato dal senso di responsabilità delle aziende sempre più orientate verso la green mobility. Le tecnologie sono pronte alla sfida.

tuazione nel resto del Paese, dove si registra un trend in miglioramento. È da evidenziare poi che, sempre nel 2013, è diminuito per il secondo anno consecutivo il numero di auto e motocicli nelle nostre città: alla fine dello scorso anno è stata calcolata una media di 613,2 autovetture e 132,7 motocicli ogni mille abitanti (rispettivamente -0,9 e -0,6% nel confronto con il 2012). Meno buone le notizie che ven-

gono dal settore del trasporto pubblico locale, settore nel quale in un anno il numero di passeggeri è diminuito del 4,3%. Di contro, sembrano diffondersi le iniziative a favore della mobilità sostenibile: cresce l'offerta di car sharing, presente in 23 città (soprattutto al Nord) e quella di bike sharing, attivato in 66 città. I sistemi di infomobilità (tecnologie dell'informazione al servizio della mobilità urbana) sono presenti in 68 comuni capoluogo, fortemente concentrati nel Centro-Nord. Diminuiscono auto ed emissioni, crescono i progetti per una mobilità più "verde", ma emerge un forte divario tra Nord e Sud, complice anche la crisi economica e i suoi effetti sui servizi pubblici. Il quadro complessivo, comunque, resta incoraggiante in particolare se si prendono in considerazione i dati relativi alle vendite di vetture ecologiche (elettriche, ibride, a metano e gpl) che sono oggi disponibili, molto richieste e sempre più utilizzate.

Per quanto riguarda le elettriche, ad esempio, i numeri sono certamente ancora contenuti, anzi quasi impercettibili se messi a confronto col mercato automotive nel suo complesso, ma diventano più interessanti se si confrontano con i dati di Rse (Ricerca sul sistema energetico) sugli ultimi anni: in Italia, infatti, sono state vendute 114 elettriche nel 2010, 302 nel 2011, 520 nel 2012 e 870 nel 2013. Con 648 immatricolazioni in sei mesi, è quasi sicuro che il 2014 farà registrare un sensibile aumento. "I veicoli elettrici possono giocare un ruolo importante nel passaggio ad una mobilità più sostenibile grazie alla loro assenza di emissioni nocive – commenta **Greg Archer dell'associazione Transport & Environment** – e la crescita delle vendite, in Italia così come nel resto d'Europa, è dovuta al bisogno dei costruttori di fare innovazione per rispondere alle regole Ue sulle emissioni di CO₂. Non dimentichiamo infatti che le auto sono responsabili del 15% delle emissioni di CO₂ europee. Le regole Ue richiedono ai costruttori di limitare il livello medio di CO₂ a 130 grammi per chilometro entro il 2015 e a 95 grammi per il 2020. Stabilire nuovi tetti per il 2025 e il 2030 assicurerà ulteriori investimenti in tecnologia per i veicoli a basse emissioni".

■ Non solo elettriche

Positiva anche la situazione dei veicoli a metano. Secondo i dati diffusi dall'Osservatorio Federmetano, nel 2013 in Italia i veicoli a metano immatricolati sono stati 93.534, contro gli 80.452 del 2012, con una crescita del 16,3%. "Nonostante la crisi economica che ha investito il nostro Paese e che ha congestionato il mercato dell'auto – sostiene **Corrado Storchi, responsabile delle relazioni esterne presso Ngv Italy** – il gradimento degli italiani nei confronti dei veicoli a metano è in aumento. Nel nostro Paese la mobilità ecologica è molto legata al mondo del gas ed è ormai una realtà consolidata da svariati anni. Basti pensare che il numero di questo tipo di vetture vendute dal 2007 al 2013 è stato di circa mezzo milione". Resta però il problema delle infrastrutture, ovvero della rete di rifornimento ancora non sufficientemente capillare sul territorio nazionale. "Su 1.000 stazioni oggi esistenti in Italia – prosegue Storchi – il 45% di queste sono poste tra l'Emilia Romagna, la Lombardia e il Veneto, mentre in molte altre regioni (su tutte Sardegna e Valle d'Aosta, ma anche Friuli, Trentino, Molise, Basilicata e Calabria) c'è una scarsa copertura a dispetto di una domanda potenziale che comunque c'è". "Bisogna lavorare di più sullo sviluppo della rete – aggiunge Storchi – così come bisogna continuare a lavorare su politiche che stimolino maggiormente questo tipo di

mobilità. Uno strumento molto utile, ad esempio, è rappresentato dagli incentivi BEC (ovvero i contributi per l'acquisto di veicoli a Basse Emissioni Complessive) stanziati per il 2014 dal Ministero dello Sviluppo Economico per circa 60 milioni di euro (per metà ai privati e per metà alle auto aziendali). Fino ad oggi la parte di budget destinata alle auto aziendali è stata poco utilizzata perché c'era il vincolo di rottamare un'auto con almeno 10 anni, ma attualmente è in discussione presso il Ministero la decisione di togliere questo vincolo".

■ Il contributo delle flotte

E veniamo ora proprio al mondo delle auto aziendali. Cosa fanno le aziende di noleggio per stimolare una mobilità più virtuosa? Secondo **Pietro Teofilatto, direttore della sezione noleggio a lungo termine di Aniasa**, oggi, in epoca di crisi economica, le aziende scelgono di puntare su una flotta a minore impatto ambientale principalmente per ottenere una riduzione dei costi e il contenimento del TCO. Un'azienda attenta alla mobilità sostenibile è sensibile anche ad altri temi molto delicati. "Sostenibilità vuol dire anche qualità e sicurezza – dice Teofilatto – e a questo proposito stiamo notando che oggi sempre più aziende puntano su corsi di guida sicura, per responsabilizzare maggiormente i driver sui rischi che conseguono alla gestione del mezzo". Il fatto che i driver possiedano un



guida più sicura e responsabile ha un effetto positivo per i costi assicurativi. “Per questo motivo – continua Teofilatto – è stato introdotto addirittura un bonus malus per le aziende i cui driver si comportano in maniera corretta o meno. Questo è senz’altro un ulteriore elemento di novità che abbiamo notato scaturire nelle varie offerte di noleggio”. Accanto a ciò, poi, c’è il discorso della telematica applicata alle flotte: un altro fattore essenziale capace di incidere in positivo sulla condotta dei guidatori e che in Italia è sempre più diffuso. “Quello che noi stiamo notando circa la telematica a bordo dei veicoli è che le aziende sono attualmente concentrate su due elementi: il primo riguarda la possibilità di poter ottenere informazioni sullo status del veicolo e quindi ridurre tempi di attesa in caso di incidenti (questo per dare supporto al driver in condizioni di necessità, per renderlo più sicuro e ridurre l’impatto di eventi negativi). Il secondo elemento riguarda la verifica dei percorsi stradali, ad esempio provinciali o autostradali, effettuati dai driver. La telematica può in questo modo verificare l’attendibilità e la capacità di guida orientata al risparmio”.



■ **Le tecnologie**

Secondo **Giacomo Corti, project manager eMobility di Bosch Italia**, bisogna diffondere ulteriormente la mobilità elettrica nelle imprese, partendo soprattutto dalle città che presentano incentivi locali, quali l’ingresso libero in ZTL o il parcheggio gratis per veicoli elettrici. “Simili vantaggi – spiega Corti – riducono il TCO dei veicoli elettrici. Noi di Bosch, ad esempio, siamo molto attenti a questo aspetto e abbiamo proposto un “Pacchetto eMobility” semplice per le aziende, supportandole nella scelta dell’infrastruttura (tipologia, potenza, personalizzazione), monitorandola e raccogliendo importanti dati d’uso (energia erogata, CO₂ risparmiata). Ovviamente, è fondamentale seguire il cliente prima, durante e dopo l’avvio del progetto: in questo modo le aziende operano una scelta ecologica e innovativa in completa serenità”. Un altro aspetto sottolineato da Corti è quello di investire sulla realizzazione di infrastrutture di ricarica pubbliche: “Stiamo lavorando con le pubbliche Amministrazioni. Non servono stazioni di ricarica in ogni strada: basterebbe un’infrastruttura minima in ogni Comune di medie dimensioni, presso i principali punti di inte-

resse. La maggior parte dei punti di ricarica sarà infatti privata, presso aziende o singoli proprietari di veicoli elettrici”.

■ **Coscienza collettiva**

Come abbiamo visto, per rispettare l’impegno verso una guida più sostenibile gli strumenti a disposizione delle aziende e dei soggetti pubblici preposti alla mobilità sono molteplici. Volendo tentare una sintesi, tali strumenti possono essere riconducibili alle seguenti leve fondamentali (o, se si vuole, politiche): la qualificazione dell’offerta pubblica di trasporto (strumenti per l’infomobilità, ecc.), l’adozione di incentivi economici e l’impiego (pubblico e privato) di veicoli più efficienti e meno inquinanti, lo sviluppo di infrastrutture per la diffusione dei carburanti alternativi e dei punti di ricarica per le elettriche, l’introduzione di servizi basati sulla condivisione dell’auto privata per uso collettivo (car sharing e car pooling), la razionalizzazione e il potenziamento delle piste ciclabili. A ciò si deve aggiungere anche tutta una serie di provvedimenti volti a incoraggiare l’utilizzo di modi di trasporto in maniera più sicura, ad esempio promuovendo sulle auto nuove i sistemi di assistenza al conducente per il potenziamento della sicurezza (telematica a bordo).



Greg Archer
Manager associazione Transport & Environment



Corrado Storchi
Responsabile delle relazioni esterne presso Ngv Italy



Pietro Teofilatto
Direttore della sezione noleggio a lungo termine di Aniasa.



Giacomo Corti
Project manager eMobility di Bosch Italia

Usato: il mercato resiste e l'auto aziendale fa da traino

di Andrea Perugia



Il mercato delle auto usate si conferma stabile sia nel dato consuntivo del 2013 sia nel primo semestre dell'anno in corso. Il settore del noleggio e delle auto aziendali continua a dare un buon impulso alla crescita anche nel segmento dei veicoli di seconda mano. Internet sta rivoluzionando il rapporto tra i consumatori e l'acquisto dell'auto.

In un quadro congiunturale ancora difficile, con il mercato dell'auto che regala timidissimi segnali di ripresa, le vendite dell'usato sembrano tenere. Secondo i dati forniti dall'Acì, il 2013 si è chiuso con un +0,5% che fa ben sperare per l'anno in corso. Tuttavia, i numeri sono ancora bassi e ancora troppe le variabili di cui tener conto.

Un trend votato alla stabilità, quindi, che trova conferma anche dall'analisi svolta da Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri), secondo la quale il mercato dell'usato regge nonostante la crisi, e lo fa anche e soprattutto grazie al noleggio e alle auto aziendali.

Nel 2013 infatti, sia il numero dei trasferimenti netti che quello delle minivolture (i trasferimenti di proprietà "provvisori", fatti in concessionaria in attesa della rivendita) sono calati dello 0,9% ri-

spetto al 2012. In compenso, l'età media delle vetture è scesa da 8,1 a 7,8 anni. Stando ai dati Unrae, il 40% dei trasferimenti avviene da società a privato, mentre circa il 3% da società a società. Dati che testimoniano l'importanza crescente del remarketing ma anche l'importanza delle vendite da privato a privato.

A completare il quadro, oltre il 17% delle transazioni di vetture di seconda mano riguarda veicoli di età inferiore o pari ai due anni. Per quanto riguarda gli acquirenti, infine, gli acquisti di usato coinvolgono nella maggior parte dei casi persone tra i 30 e i 45 anni.

■ Un mercato stabile

Partendo da questi presupposti, come è andato, quindi, il settore delle vendite di auto di seconda mano nella prima

metà del 2014? Anche in questo caso arrivano sostanziali conferme al trend di stabilità, con i dati che parlano di un comparto in lieve calo, a esclusione dell'usato proveniente dal settore del noleggio a lungo termine. Nel periodo da gennaio a giugno il dato ACI sui passaggi di proprietà (usato reale) evidenzia una lieve flessione dell'1,03% a quota 1.279.709 trasferimenti. A giu-

gno invece il dato sui passaggi di proprietà totale al netto delle minivolture fa registrare una flessione dello 0,6% a quota 288.659.

Dati confermati dall'Osservatorio CarNext, che, prendendo come riferimento i primi sei mesi del 2014, ha suddiviso per casa i passaggi di proprietà lordi di autovetture, valutando un decremento rispetto al 2013 dell'1,37% (comprese le minivolture).

Le difficoltà dell'usato sono più evidenti considerando che per ogni 100 vetture nuove ne sono state vendute 148 usate, contro le 173 di media del primo semestre del 2013.

Procedono invece bene le vendite dell'usato proveniente dal noleggio a lungo termine. Secondo i dati raccolti da Aniasa (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici) nel primo semestre sono state vendute a concessionari e privati circa 50.000 vetture (+1,3%) e 10.000 veicoli commerciali (+12,6%).

Come accade in molti settori, internet sta dando nuovi impulsi anche nell'acquisto delle auto di seconda mano. I potenziali clienti possono infatti informarsi e confrontare i prezzi in pochi click, mentre alle concessionarie viene data l'opportunità di allargare il loro bacino di vendita.

■ Il ruolo di internet

Peculiarità che resta molto italiana però è quella legata ad una diffusa diffidenza nei confronti degli acquisti online con il timore di incappare in truffe sul web.

Secondo l'Unione nazionale consumatori, gli italiani sono i meno propensi in Europa ad acquistare un'auto usata online e il 60% delle volte preferiscono accordarsi tra privati.

Nonostante la diffidenza, Internet è comunque diventato lo strumento più utilizzato (indipendentemente dalla fase di definizione dell'acquisto) da chi acquista un'auto usata e, se sfruttato a dovere, si rivela un prezioso alleato anche per il venditore. A testimoniarlo è un'indagine condotta da AutoScout24, portale di annunci auto con una media di oltre 236.000.000 di pagine viste al mese e intitolata "Car Purchase Funnel".

Secondo AutoScout24 il prezzo medio delle auto usate è sceso dello 0,55% rispetto a maggio 2013, attestandosi a 11.996 euro, per la prima volta un valore inferiore, anche se di poco, ai 12.000 euro.

Altri interessanti elementi emergono dall'analisi dei dati di giugno con le richieste di tutte le categorie che registrano un calo, da quello più consistente delle Monovolume e Citycar (-6%), passando per un calo del 5% per Sportive, Classe Media e Compatte, concludendo con un -3% per i SUV.

Interessante e curioso anche il dato sull'andamento del prezzo medio di un'auto usata sul territorio nazionale con alcune differenze di valutazione tra le regioni del Nord e quelle del Sud d'Italia.

Sempre secondo le rilevazioni di AutoScout24 infatti, l'indice che misura il costo medio di tutte le inserzioni presenti (AGPI) ha raggiunto il picco più alto a Padova con 20.302 euro, mentre il livello più basso è stato registrato a Giugliano in Campania, con 6.695 euro.

Ad avvalorare questa tesi anche una ricerca di AutoUncle.it, il motore di ricerca che raccoglie 870mila annunci di quattordici siti di auto usate.

Prendendo come riferimento ad esempio una delle auto più diffuse come la Fiat 500 con motore 1.2 a benzina, il cui prezzo di listino da nuova parte dai 12.600 euro (optional esclusi), si scopre che le differenze di prezzo dell'usato (a parità di età e chilometraggio), spostandosi di regione in regione, esistono anche se non sono molto consistenti. Per esempio, in Lombardia il prezzo medio della citycar torinese è di 9.500 euro, mentre in Campania scende a 8.500. La differenza nel mantenimento del valore di un usato fra Nord e Sud si allarga invece, e in misura più rilevante, salendo nei segmenti e, soprattutto, quando si tratta di vetture di fascia premium di taglia medio-grande.

