

# GREEN BUSINESS

LA PRIMA RIVISTA DELLE IMPRESE SOSTENIBILI

COVER STORY

## Flotte verdi

Le proposte per risparmiare soldi e ridurre le emissioni



### INNOVAZIONE

L'autostrada elettrica griffata Ibm

### ENERGIA

Eolico, in futuro sarà 'mini'

### RICICLO

Italia leader in Europa

### L'OPINIONE

Amartya Sen, contro i 'serpenti' del rating

**Oscar Farinetti**

# La bellezza salverà l'Italia ...e io le dedico Eataly Roma

€ 6,50 - Anno 13 - n° 6  
Giugno 2012



all'interno

Rassegna Stampa Internazionale

# Se il noleggio riduce le emissioni

**Scenario** Con un 2011 nettamente positivo, quello del car rental aziendale si conferma come un settore in controtendenza. Che contribuisce a far calare gli inquinanti. E anche i costi

**P**lanetsolar, il primo catamarano alimentato esclusivamente con energia solare, ha recentemente portato a termine il giro del mondo. Gli ci sono voluti 585 giorni, ma si

tratta comunque di un segnale importante di quanto le tecnologie siano ormai mature per sviluppare una mobilità realmente sostenibile.

Il settore dell'automotive, pesan-

temente colpito dalla crisi e responsabile della produzione di una significativa quota di agenti inquinanti, soprattutto nelle realtà urbane, da qualche anno si sta orientando verso

## LA COVER IN PILLOLE

- ➔ Dall'ultima edizione del rapporto Aniasa, l'andamento del mercato del noleggio e il suo contributo alla riduzione degli inquinanti
- ➔ Le soluzioni proposte dalle società di car rental per abbattere le emissioni delle aziende clienti
- ➔ Anche le major hanno politiche b2b. In queste pagine le nuove offerte di Audi e Renault
- ➔ Le aziende clienti illustrano le best practice per ridurre la CO<sub>2</sub> prodotta dalle loro auto
- ➔ Incentivi statali e riduzioni dei costi. Questi gli ingredienti di molte ricette estere per una mobilità green



## Perché penalizzare il settore?

Inasprire la fiscalità delle auto aziendali per finanziare la riforma del lavoro? Questa la proposta, contenuta nel Ddl Lavoro, al momento in cui scriviamo in attesa di approvazione definitiva. Il provvedimento prevede di ridurre ulteriormente la quota della spesa sostenuta per l'acquisto delle auto che sarà possibile dedurre. Già attualmente al 90% e addirittura al 40% per i veicoli dei rappresentanti, inferiore quindi al 100% dei principali paesi europei, tale quota dovrebbe scendere intorno al 60% per le aziende e addirittura al 27% per i rappresentanti.

Da Federauto a Unrae, le associazioni di categoria sono sul piede di guerra. Tra queste c'è ovviamente

proposte e soluzioni per ridurre le proprie emissioni. In questo contesto, le flotte aziendali rivestono un ruolo chiave. Il motivo è presto detto: il turnover più elevato rispetto a quello delle auto di proprietà (36/48 mesi contro sette anni) agevola il rinnovamento del parco nazionale. Questo canale rappresenta quindi il più rapido per l'immissione in circolazione di auto nuove, siano esse dotate di sistemi di trazione 'alternativi' a basso impatto (per esempio bifuel, metano, ibrido o elettrico), oppure, più semplicemente, di nuova

anche Aniasa. «In questo momento, penalizzare ulteriormente le aziende è antieconomico – spiega **Paolo Ghinolfi**, presidente di **Aniasa** – e non ritengo che sia tecnicamente ammissibile mischiare il decreto sul lavoro con la deducibilità fiscale delle automobili. Anche l'auto è un bene strumentale per l'attività delle imprese e non vedo perché dovrebbe essere trattato diversamente dagli altri beni. Inoltre, se passasse questa

norma, le aziende sarebbero ulteriormente disincentivate a cambiare mezzi. Questo, in un settore che già sta registrando quote di immatricolazione in caduta libera, sarebbe un ulteriore danno all'economia nazionale».



**Paolo Ghinolfi**  
presidente di Aniasa

e meno inquinante motorizzazione classica. A queste considerazioni si aggiunge anche quella che il mercato

dell'usato da noleggio può fornire una spinta ulteriore a un più veloce rinnovamento del parco autoveicoli in un'ottica ecologica. Insomma, si tratta di un ambito di cui sarebbe un grave errore trascurare l'importanza.

### Un andamento anticiclico

I risultati relativi al 2011, appena pubblicati nell'ultima edizione del rapporto annuale di Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici), confermano che il noleggio dei veicoli resta uno dei pochi settori che continua a registrare risultati positivi, con una crescita sia sul fronte del fatturato, per la prima volta oltre i 5 miliardi di euro (+2,4% vs il 2010), sia su quello della flotta, che ha quasi raggiunto i 680 mila veicoli circolanti.

Il noleggio a lungo termine, in particolare, è anticiclico rispetto alla crisi. In esso la clientela aziendale costituisce il target privilegiato (91,5%), seguito dal 7,1% delle flotte pubbliche, e per il 2011 spicca per il dato relativo alle nuove immatricolazioni. Con il rallentamento del fenomeno della proroga dei contratti che aveva contrassegnato il passato trien-

### I numeri del mercato

	2011	2010	Var. %
Fatturato da contratti di noleggio, incluso prelease (mln €)	3.844	3.751	2,5%
Fatturato rivendita usato (mln €)	1.092	1.135	-3,8%
Fatturato totale (mln €)	4.936	4.886	1%
Flotta circolante	524.160	513.418	2,1%
Durata media contratti (mesi)	43,8	43,5	0,8%
Canone medio/mese (€)	610	604	0,9%
Chilometraggio medio/anno	30.180	29.883	1%
Immatricolazioni	185.227	143.597	29%

Fonte: Aniasa - Base: mercato italiano

### Suddivisione flotte per emissioni CO<sub>2</sub> (ciclo misto)

sotto 100 g/km	da 101 a 110 g/km	da 111 a 120 g/km	da 121 a 130 g/km	da 131 a 140 g/km	da 141 a 150 g/km	oltre 150 g/km
4%	8%	23%	12%	16%	8%	30%

### Suddivisione flotte per consumi (ciclo misto)

sotto i 2 l	da 3 a 4 l	da 5 a 6 l	da 7 a 8 l	da 9 a 10 l	oltre i 10 l
0%	7%	46%	33%	9%	5%

Fonte: Aniasa - Base: mercato italiano

nio, lo scorso anno si è infatti ripreso a immatricolare, raggiungendo i 185 mila nuovi veicoli immessi in flotta (+29% rispetto al 2010). Sempre secondo il rapporto, il primo trimestre di quest'anno segna però un rallentamento, dovuto soprattutto agli effetti sulle aziende delle recenti manovre governative per affrontare la crisi nel Paese. Ciò vale in particolare per le immatricolazioni, ma tutti gli altri indicatori restano positivi e, secondo gli operatori del settore, rimane immutato anche il portafoglio clienti.

Nel dossier in questione, non

manca naturalmente l'analisi delle flotte sul fronte delle emissioni. Qui si evidenzia la netta maggioranza di veicoli in fascia euro 4 ed euro 5 e la presenza di un buon 35% di modelli con emissioni inferiori ai 120 g/km.

#### Pratiche 'verdi', patrimonio comune

«Le aziende che si occupano di noleggio a lungo termine – racconta **Paolo Ghinolfi, presidente di Aniasa** –, sono impegnate

#### Chi guida un'auto aziendale percorre mediamente 100 km al giorno

in maniera diffusa e omogenea nel promuovere presso i clienti soluzioni per ridurre l'impatto ambientale della flotta e, nonostante le differenze di intensità, alcuni elementi costituiscono già un patrimonio comune degli operatori. Tra questi spiccano: il ricorso alle soluzioni di compensazione, soprattutto tramite la riforestazione, per azzerare l'impatto delle proprie attività e l'introduzione, nelle contrattazioni con la clientela, del

concetto di Tco invece del vecchio prezzo del canone. Quest'ultimo consente di analizzare nel dettaglio i benefici derivanti dall'adozione di mezzi meno inquinanti. Emerge infine il ricorso all'installazione sui veicoli delle cosiddette 'scatole nere', che consentono alle aziende di raccogliere e analizzare le informazioni rispetto allo stile di guida dei driver, promuovendo un suo miglioramento sia sul fronte della sicurezza (anche questa è sostenibilità, ndr) che su quello dei consumi». I noleggiatori, insomma, sembrano aver acquisito la consapevolezza dell'importante ruolo che rivestono per la tutela dell'ambiente. «Le auto aziendali – prosegue Ghinolfi –, non vanno paragonate con le altre in termini banalmente numerici. Il loro impatto è infatti molto maggiore, visto che registrano percorrenze

### SOLUZIONI DEL FUTURO

#### Se l'ibrida è senza conducente

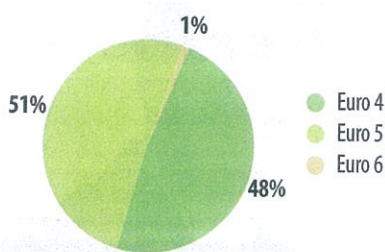
Sarà un'ibrida la prima auto a circolare liberamente per le strade senza guidatore. Niente paura: l'autorizzazione è stata data dalle autorità statali del Nevada e gli esperti assicurano che, nella guida, è il fattore umano a determinare comportamenti scorretti, incidenti stradali e maggiori consumi di carburante. La Toyota Prius modificata ad hoc dai tecnici di Google dovrebbe quindi garantire precisione e sicurezza. Per ora è solamente un inizio, ma questo primo passo apre la strada a sperimentazioni su larga scala.



I fondatori di Google in una delle Toyota Prius ibride in grado di muoversi autonomamente

medie cinque volte superiori rispetto ai mezzi privati (35 mila vs 7 mila km all'anno di media). Anche per questo motivo sarebbe auspicabile una presa di coscienza da parte delle istituzioni, che promuova l'impiego di motorizzazioni a impatto ridotto tramite l'introduzione di incentivi ad hoc, finora pensati solamente per sollecitare l'acquisto da parte dei privati, come è accaduto in passato per il metano e il Gpl. Questo dovrebbe valere oggi soprattutto per quanto riguarda l'ele-

### Suddivisione flotte per fasce di emissione



Fonte: Aniasa - Base: mercato italiano

trico, già attualmente interessante per i settori della pubblica amministrazione e delle poste e telecomunicazioni. La trazione elettrica, d'altro canto, costituisce, insieme al car pooling e al car sharing, uno dei driver futuri del settore. Lo chiedono le stesse aziende clienti, che stanno oggi dimostrando un'altissima sensibilità rispetto a questi temi e ci chiedono sempre più frequentemente delle nuove risposte per nuove problematiche».

di Chiara Cammarano

## Verso il futuro, a velocità controllata

**Noleggiatori** Tutte le società di car rental propongono soluzioni per abbattere le emissioni delle aziende clienti, dall'auto elettrica ai software, per suggerire uno stile di guida più corretto

Chi guida un'auto aziendale percorre mediamente 100 km al giorno. Con questo genere di distanze, è evidente che le esigenze siano diverse da quelle di chi utilizza un'auto privata.

Come sempre, però, la media ha

un significato relativo. Lo sottolineano le società di noleggio che, pur avendo strategie di massima per ridurre l'impatto delle flotte clienti, valutano di volta in volta la proposta migliore in base alle modalità di impiego dei veicoli. Su un fronte, però,

sono tutti d'accordo: oggi l'auto 100% elettrica è conveniente solo in alcuni casi specifici. Nel frattempo, trovare delle soluzioni per ridurre comunque l'impatto dei veicoli è diventato sempre più importante anche in virtù del maggior numero

