

FLEET

magazine

n53

DALLA PARTE DELL'AMBIENTE

PIU' NOLEGGIO, MENO INQUINO



Fabio Bertolotti
Assogomma



Paolo Marconati
Yokohama



Massimo Andreoni
Michelin



Pietro Saletta
Goodyear



Roberto Sangalli
Pirelli



Lorenzo Piccinotti
Bridgestone



Giuseppe Cirillo
FSC



Qual è il principale patrimonio di un giornale? Facile: i suoi lettori. Con i quali, numero dopo numero, chi fa il nostro mestiere si sforza di costruire un rapporto basato sulla trasparenza della linea editoriale, sull'autorevolezza dei contenuti, sulla professionalità dei collaboratori. E anche, perché no, su un continuo flusso di idee, suggestioni, opportunità. Già, opportunità: come quella, del tutto nuova, che Fleet Magazine offre ora ai suoi abbonati. Vale a dire a coloro che, con il loro sostegno, contribuiscono a fare di questa testata un punto di riferimento credibile (ci si consenta un pizzico di autocompiacimento...) per il settore del noleggio e delle flotte aziendali. All'interno, troverete tutti i dettagli dell'iniziativa. In questa sede ci basta anticipare che, da oggi, chi si abbona potrà contare su una doppia sicurezza: non solo quella di ricevere puntualmente tutti i numeri del magazine; ma anche (e soprattutto) quella garantita da una polizza infortuni del

conducente, valida per l'intero anno solare 2010 e compresa nel prezzo dell'abbonamento. Praticamente un cadeau, ma assai più utile del solito gadget, il cui destino presto o tardi sarebbe stato quello di finire dimenticato in un cassetto della scrivania.

Una scelta coraggiosa? No, una scelta di rispetto: prima di tutto verso voi lettori, che avrete così la possibilità di godere di un prodotto assicurativo prezioso, la cui copertura va a integrare quella della classica Rc Auto. Ma anche verso il mercato, che in un momento difficile come l'attuale chiede pochi "lustrini" e tanta concretezza. Per esempio quella dimostrata dai Fleet Manager italiani che, stando ai risultati dell'annuale Barometro dei Veicoli Aziendali presentato da Arval, reagiscono alla crisi riducendo categoria e dimensioni delle auto di flotta (downsizing), promuovendo un uso oculato delle vetture e, soprattutto, puntando forte sull'outsourcing, che nel nostro Paese significa in massima parte noleggio a lungo termine. Il quale noleggio, tra le altre cose, si rivela anche un'opzione sempre più "ecologica". Come? Ce lo spiega Pietro Teofilatto, nel Primo Piano di pagina 8.

roberto.perazzoli@fleetmagazine.com

di Pietro Teofilatto

Nell'universo delle quattro ruote, quello del progressivo avvicinamento alle "emissioni zero" è un tema sempre più rilevante, su cui si sta svolgendo un articolato dibattito tecnico-politico.

Se sui bio-carburanti si registra una pausa di riflessione e grande spazio viene dato alle tecnologie più promettenti (dall'ibrido all'elettrico), i propulsori convenzionali sono resi sempre più efficienti e con minori consumi e resteranno protagonisti ancora per lungo tempo. Pur continuando a registrare un calo delle immatricolazioni (-28% dall'inizio dell'anno), causato principalmente dal clima di incertezza economica, il noleggio costituisce sempre un comparto primario del mercato, capace di rappresentare ben il 13% dell'immatricolato. Ecco quindi che può essere interessante un'analisi delle cilindrata e delle motorizzazioni utilizzate nel settore, per vedere se e in che misura il trend ecologico ha toccato le auto aziendali.

Come è composta la flotta

Un primo dato è rappresentato dalla composizione delle flotte del noleggio, classificate per segmento di auto secondo gli standard Unrae (**Tabella 1**). È facile constatare come la

IL NOLEGGIO PENSA IN VERDE



Lo confermano i dati relativi alla composizione della flotta e alle motorizzazioni: il settore della locazione veicoli promuove l'uso di auto ecologiche. Ma nonostante questo, continua a essere escluso dalle misure legislative di sostegno al mercato

flotta del settore sia prevalentemente incentrata sui segmenti medio-bassi: A, B e C (fino a 1.500 cc), che toccano rispettivamente il 70% e il 65% per il breve e lungo termine. Si tratta di veicoli con consumi ridotti, richiesti per esigenze in circoscritto ambito territoriale, per fini sia turistici che aziendali. Considerando solo i segmenti medio-superiori C e D, si arriva invece al 51% nel breve termine e al 62% nel lungo, confermando il prevalente utilizzo nelle flotte delle aziende e delle PA di veicoli di maggior cilindrata (da 1.500 a 2.000 cc.) con contratti di lunga durata, per differenti esigenze di lavoro e per maggiori percorrenze chilometriche. A questo utilizzo a fini prettamente operativi che caratterizza il lungo termine, si contrappone una maggior presenza nelle aziende del breve termine di veicoli superiori e di gamma alta - addirittura il 13% contro il 6% del Nlt -, richiesti di solito a fini turistici e di leisure.

Top ten: vincono le "piccole"

Con la crescente richiesta di auto di costi contenuti, di minori consumi e dimensioni, si sta quindi modi-

TABELLA 1

Composizione flotta imprese di noleggio

	Noleggio a breve termine	Noleggio a lungo termine
segmento A – piccole	11%	5%
segmento B – utilitarie	25%	26%
segmento C – medie	34%	34%
segmento D – medie-superiori	17%	28%
segmento E – superiori	9%	5%
segmento F – alto di gamma	4%	1%
Totale	100%	100%

Fonte: Aniasa - dati 2008

TABELLA 2

La top ten del noleggio

	2009	2008	Var. %	Segmento
Fiat Panda	12,51%	6,71%	+5,80%	B
Fiat Punto	10,04%	10,93%	-0,90%	B
Smart ForTwo	4,46%	2,31%	+2,15%	A
Ford Focus	4,40%	3%	+1,40%	C
Audi A4	3,99%	2,22%	+1,78%	D
Fiat Bravo	3,48%	5,18%	-1,70%	C
Alfa 159	3,07%	3,90%	-0,83%	D
Fiat Croma	2,79%	3,54%	-0,75%	D
Fiat 500	2,69%	2,50%	+0,20%	A
Lancia Delta	2,61%	1,47%	+1,13%	C
Altri modelli	49,96%	58,25%	-8,28%	

Fonte: Dataforce

ficando l'assetto delle flotte, come testimoniato dal fenomeno del downsizing/downgrading, ovvero la scelta di vetture di fascia più economica. La classifica delle auto più presenti nel noleggio nella prima parte del 2009 (Tabella 2) è un ulteriore elemento che conferma questa tendenza dei Fleet Manager a preferire segmenti piccoli e medi, pur cercando sempre di gratificare il driver. Tra i top ten si nota infatti una predominanza dei segmenti A e B, che con le prime tre posizioni costituiscono il 27,7%, con una crescita sul 2008 del 7,05%.

Motori, puliti è meglio

Anche con riferimento alle motorizzazioni si fa strada nel noleggio il

segmento "verde", con motivazioni differenti: se quelle d'immagine e di sensibilità ambientale sono comunque via via più presenti, sono sempre predominanti quelle di convenienza economica, di soddisfazione dei conducenti, di facilità nella rivendita. Ma vediamo allora che cosa ha chiesto il mercato nel primo semestre del 2009. Come si evince dal grafico, il diesel continua a essere il preferito con il 74% delle immatricolazioni uso noleggio (sia a breve che a lungo termine), per 2/3 dotate di filtro antiparticolato. Le delibere comunali con la limitazione alla circolazione sembrerebbero quindi decretare la fine dei motori senza Fap, passati dal 35% al 18% rispetto al primo semestre 2008



TAGLI ALLA CO2: FIAT PRIMA IN EUROPA

Nel 2008 i produttori di auto hanno ridotto le emissioni di CO2 dei modelli venduti sul mercato europeo del 3,3%, portando la media di settore a 153,5 g/km. A rivelarlo è il rapporto "Reducing CO2 Emissions from New Cars: A Study of Major Car Manufacturers" pubblicato da Transport and Environment. Al primo posto nella classifica produttori c'è il Gruppo Fiat (138 g/km), seguito da PSA Peugeot-Citroën (139 g/km); i due Gruppi sono gli unici ad aver rispettato l'obiettivo dell'accordo volontario del 1998 (140 g/km entro il 2008), recentemente superato dall'entrata in vigore del nuovo Regolamento per la riduzione della CO2 delle auto.

(anche se in sede tecnica si asserisce che con il Fap si consumerebbe di più).

In ossequio alla normativa UE, crescono le auto con alimentazione a benzina inferiore a 140 g/km di CO2, passate dal 18 al 20% del totale delle immatricolazioni. Sono ancora un numero limitato le automobili con alimentazione alternativa, ma la crescita nella prima metà del 2009 si è avvertita, salendo al 2% rispetto allo stesso periodo del 2008, in cui la presenza di queste alimentazioni era appena dello 0,2%. In questa particolare parte del mercato, metano e Gpl risultano i più richiesti, visti i ridotti costi di rifornimento e il graduale

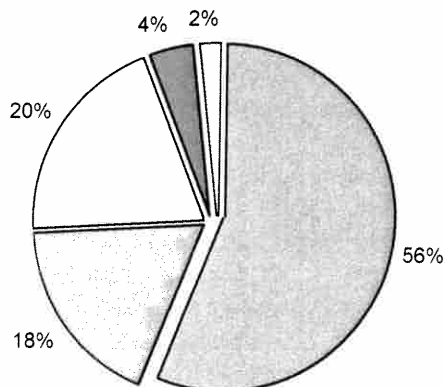
ampliamento dei distributori. È ancora marginale l'ibrido, probabilmente in quanto presente in pochissimi modelli. Nelle flotte aziendali a lungo termine il gasolio è ancora di più, rispetto al mercato complessivo, l'alimentazione preferita, presente nella quasi totalità dei mezzi (l'89%). I veicoli a benzina passano invece dall'11 al 9%, a vantaggio di quelli ad alimentazione alternativa.





Il problema degli incentivi

Questa fotografia sulla forza "ecologica" del noleggio, però, risulta appannata dalla perdurante mancanza d'incentivi statali per gli utilizzatori dei veicoli: le misure di sostegno, infatti, sono state finora indirizzate solo ai privati, escludendo le imprese. Osservando che i parchi auto delle grandi e medie aziende sono in maggioranza composti da veicoli in noleggio a lungo termine, è facile comprendere che l'assenza di agevolazioni rende poco conveniente il passaggio ad alimentazioni alternative. E se tra gli obiettivi dal legislatore c'è davvero la riduzione di consumi e inquinamento, è fondamentale un intervento che permetta anche alle aziende di farlo: basterebbe considerare che, solo con il noleggio, si movimentano ogni giorno oltre 730mila veicoli, che percorrono oltre 22 miliardi di chilometri all'anno.

IMMATRICOLAZIONI

1° semestre 2009 uso locazione



	Diesel con FAP	56
	Diesel senza FAP	18
	Benzina fino a 140g/km	20
	Benzina oltre 140g/km	4
	Ecologiche (GPL/Metano/Ibride)	2

Elaborazione Aniasa su dati Unrae

L'IMPORTANZA DEL VR

Per definizione, il valore residuo molto difficilmente può essere prevedibile con esattezza. Si tratta, infatti, del valore stimato di vendita di un veicolo in normale stato di usura, in relazione alla durata e alle percorrenze ipotizzate. Tale valore ha un notevole impatto sul prezzo e sull'elaborazione del canone di noleggio, che è costituito da una componente finanziaria e da una componente di servizio. La componente finanziaria, in particolare, si basa essenzialmente su tre elementi: il prezzo di acquisto del veicolo, il tasso finanziario (determinato e scelto in base all'andamento del mercato) e, appunto, il valore residuo.

Pietro Teofilatto

MISSION

La rivista dell'auto aziendale

Anno IV - settembre-ottobre 2009
www.missionline.it



4 Speciale GreenFleet
L'auto ecologica
è una scelta strategica



36 Focus on
Le grandi flotte
delle telecomunicazioni



52 Auto ai raggi x
La Renault Scenic
torna regina



TOTAL

SET
OTT



Auto verde come strategia della flotta

Si terrà a Milano l'8 ottobre la seconda edizione del convegno GreenFleet. Ecco un'anteprima dei temi che saranno affrontati da un parterre di autorevoli esperti del settore.



Dopo il successo della prima edizione, torna l'appuntamento con GreenFleet, evento dedicato alla mobilità aziendale ecocompatibile in programma a Milano presso il Centro Congressi della Fondazione Cariplo l'8 ottobre. Rispetto all'edizione 2008 abbiamo ulteriormente arricchito il programma dei contenuti, anche per meglio rispondere alle domande che stanno sorgendo tra fleet manager, direttori acquisti e responsabili del personale, visti i continui mutamenti degli scenari di mercato a cui abbiamo assistito negli ultimi mesi. Esplicito il titolo: "Il saving è verde". In epoca di crisi economica, la scelta di puntare su una flotta a minore impatto ambientale deve necessariamente mettere al primo posto il raggiungimento di obiettivi di vantaggio in termini di

riduzione dei costi, sia di acquisizione, sia di gestione, sia in materia fiscale. L'abbinamento tra ecologia e risparmio sono due tematiche non sempre coniugabili: durante l'evento cercheremo di evidenziare le possibilità che si offriranno nei prossimi anni. L'analisi dei numeri in Italia e in Europa aprirà i lavori della mattinata. L'intervento iniziale è affidato a Salvatore Saladino, direttore commerciale di Dataforce, società specializzata in fleet intelligence, che illustrerà l'attuale situazione delle scelte ecologiche verso le quali si orientano le aziende italiane ed europee. Ma poiché, oltre alla tipologie delle scelte, in un momento di crisi economica, i costi di acquisizione e gestione vanno monitorati e tenuti sotto controllo con costanza, l'intervento seguente, di Giovanni Pioli, general manager di Jato (la più im-

portante società mondiale di analisi di mercato automotive), spiegherà una nuova metodologia di calcolo del Tco (total cost of ownership), che costituirà una guida concreta alla scelta dei modelli a minore impatto ambientale.

Delineata la situazione attuale e dopo avere fornito degli strumenti concreti nell'analisi dei costi, il convegno proseguirà con l'intervento di un docente del Politecnico di Milano, il professor Sergio Matteo Savaresi, ordinario del dipartimento di Elettronica e Informazione che parlerà di quali cambiamenti di mentalità sono necessari all'interno delle aziende e quali metodologie di utilizzo occorre prevedere in uno scenario di flotte costituite prevalentemente da veicoli ibridi o totalmente elettrici, un tema molto sentito in questo periodo perché siamo alla vigilia dell'entrata sul mercato di una nuova gene-

razione di vetture con questo tipo di alimentazione. La scelta dell'alimentazione da parte delle flotte aziendali oggi è concentrata sul gasolio, con qualche digressione (minima) verso i carburanti gassosi. L'arrivo in massa di vetture con propulsione elettrica implica una revisione totale delle car policy delle aziende.

Per questo motivo può essere utile un confronto con le strategie che alcune aziende antesignane hanno già implementato. Questo è l'argomento su cui sarà incentrato l'intervento del nostro collaboratore Mauro Serena, che analizzerà gli aspetti strategici che le aziende devono prevedere: come si realizza una green policy veramente efficace. L'intervento di Serena sarà completato da alcuni case history concreti.

Prima del business lunch, previsto attorno alle ore 13, un breve intervento di un personaggio molto noto agli appassionati di automobilismo sportivo e anchorman televisivo: Andrea De Adamich, che spiegherà quali significativi saving possono ottenere le aziende con una guida virtuosa, sicura e responsabile.

La seconda parte del convegno si aprirà con un dibattito a cui parteciperanno i fornitori di servizi per le flotte, dai noleggiatori ai costruttori, dai produttori di pneumatici ai distributori di carburanti, fino ai vertici delle associazioni di categoria. Interverranno alla tavola rotonda, il Direttore generale di Assilea (l'associazione che raccoglie le società di leasing) Fabrizio Marafini e il direttore di Aniasa (l'associazione dei noleggiatori) Pietro Teofilatto, Aniello Colicino (direttore vendite flotte di Renault), Dante Natali (presidente di Federmetano), Claudio Scandolo (Car fleet manager di Michelin), Janusz Gawronski (presidente di TKT, società di amministrative fleet management) e Giovanni Orlandini della società di noleggio a lungo termine Car Server. L'intervento dei fornitori permetterà al pubblico in sala di misurarsi con il tema dell'auto verde secondo l'ottica della controparte. Al termine del dibattito, è previsto un momento di interazione con il pubblico.

Tre interventi concludono il programma del-



la giornata: il primo, del professore dell'Università Cattolica di Milano Alessandro Finicelli parlerà di web e social network e flotte verdi; il secondo, a cura del docente della Scuola superiore di economia e finanze di Roma Giampaolo Giuliani illustrerà le ultime novità fiscali, anche alla luce del provvedimento "Tremonti Ter" e le prospettive per il 2010, che alcune voci di corridoio annunciano come più favorevoli per il comparto dell'auto aziendale. L'ultimo intervento è del direttore di MissionFleet e avrà per tema i valori residui dell'usato, un settore che in questo periodo è sottoposto a forte tensioni. Partendo dalle analisi della Sanguinetti Editore, società specializzata nell'effettuare indagini sul mercato dell'usato e che pubblica le quotazioni Eurotax, si tenterà di delineare quali scenari dobbiamo attenderci nei prossimi anni dal mercato dell'usato e quali conseguenze l'accentuata svalutazione dei valori residui porterà nei canoni di noleggio e, più in generale, sulle scelte di tipologia di acquisizione da parte delle aziende. Ma qual è la situazione del mercato dell'auto aziendale? Come si sta muovendo il comparto del noleggio a lungo termine? Quali strategie hanno sviluppato i clienti e quali sono le novità tecnologiche che si profilano all'orizzonte? Ecco qual è il contesto del 2009, un vero e proprio punto di partenza per gli interventi che si susseguiranno a GreenFleet.

Un anno da dimenticare. Ma il prossimo?

Il 2009 è l'anno orribile del comparto Automotive. I costruttori versano in pessime acque, alcuni sono falliti, altri hanno cambiato proprietà, molti ottengono risultati ai minimi storici. Le vendite ristagnano e la sovracapacità

produttiva è il problema primario: milioni di automobili giacciono invendute nei piazzali antistanti alle fabbriche. I produttori di componenti (ricordiamo che i costruttori di automobili, più che produttori, sono in realtà degli assemblatori di parti prodotte all'esterno, per almeno il 70% delle componenti) versano in una crisi gravissima: alcuni hanno chiuso i battenti, molti altri seguiranno la stessa strada nei prossimi mesi. Le reti di distribuzione si trovano nella medesima situazione: fallimenti, riduzione del personale e dei punti vendita, bilanci in profondo rosso.

Il comparto dell'auto aziendale fa segnare un arretramento di vendite ancora più vistoso rispetto al mercato in generale, in cui i privati hanno dato, almeno in Italia, una boccata di ossigeno alle immatricolazioni grazie agli incentivi statali (erogati in caso di

rottamazione di auto vecchie, usate e molto inquinanti, ma anche per l'acquisto di vetture con motorizzazioni dotate di sistemi di alimentazione alternativa, ibride, elettriche e a gas). Ma i bonus statali riguardano i clienti azienda soltanto in minima parte: solo coloro che acquistano direttamente i propri veicoli di flotta beneficiano degli incentivi, che però non riguardano coloro che preferiscono la formula di acquisizione del noleggio a lungo termine (e tra le grandi imprese, questa è l'opzione esercitata dalla stragrande maggioranza). Come più volte sottolineato dalle pagine di questa rivista, tale decisione governativa ha fortemente penalizzato il settore (immeritabilmente e senza un motivo plausibile), che per la prima volta da quando esiste il noleggio a lungo termine, ha fatto segnare un vistoso arretramento.

Oggi l'auto aziendale più il noleggio costituiscono a stento il 20% delle immatricolazioni, contro un quasi 30% del 2008: una crisi gravissima che non prevede spiragli nemmeno per il 2010, a meno che, come richiesto a gran voce dagli operatori del settore, i benefici della cosiddetta "Tremonti-Ter" (provvedimenti a favore delle imprese nell'acquisto di beni e servizi) non vengano estesi anche agli acquisti di automobili e mezzi di mobilità aziendale.

Volendo ridurre all'essenziale il problema, è l'intero modello di business del mercato dell'auto che non sta più in piedi. Difficile prevedere che, nel momento in cui la crisi congiunturale mondiale, finanziaria ed economica, avrà termine, il mercato tornerà il

I nostri partner

Spese di viaggio sotto controllo con AirPlus International

AirPlus International, società specializzata nella fornitura di soluzioni di pagamento e analisi delle spese associate alle trasferte, ha lanciato l'iniziativa "Travel Cost Check Up": inviando una mail all'indirizzo di posta elettronica italy@airplus.com, le aziende possono richiedere la visita di un consulente che, attraverso uno strumento software sviluppato da AirPlus, condurrà una verifica dettagliata delle spese di viaggio sostenute dall'impresa, valutando costi diretti e indiretti e identificando una cifra precisa di potenziale risparmio. L'evidenziazione dei saving è affidata al software "AirPlus Savings Tracker": elabora report dettagliati sulla base dei dati esportati dalla carta di credito lodge AirPlus Company Account, dalla biglietteria aerea non utilizzata e suddivisa per vettore, alle rotte più frequenti, al costo medio della biglietteria ferroviaria per viaggiatori, alle classi di prenotazione. Ricordiamo che AirPlus International conta attualmente oltre 32mila clienti e gestisce i pagamenti di biglietteria aerea per oltre 250 vettori.



I nostri partner**Il rispetto per l'ambiente comincia dagli pneumatici**

Il modo più semplice per ridurre l'impatto ambientale di un parco auto è dotare i veicoli di pneumatici verdi. La resistenza al rotolamento degli pneumatici, infatti, rappresenta un quinto delle forze che si oppongono all'avanzamento di una vettura: un pieno di carburante ogni cinque, dunque, è assorbito proprio dagli pneumatici. Il prodotto di punta di **Michelin è Energy Saver**: la tecnologia applicata a questa gamma permette di diminuire la resistenza al rotolamento di circa il 20% rispetto alla media dei principali concorrenti (prova realizzata da Tuv Sud Automotivve nel 2008) e, dunque, di diminuire la quantità di carburante necessaria all'avanzamento del veicolo, mantenendo anche una durata chilometrica superiore alla media dei concorrenti (studio Tns Sofres 2008) e migliorando l'aderenza sul suolo bagnato. In tal modo si risparmia sui costi di rifornimento, ma si aiuta anche l'ambiente: dal lancio di Energy Saver, all'inizio del 2008, ne sono stati venduti 23 milioni di pezzi, che hanno permesso di economizzare 65,5 milioni di litri di carburante e di evitare l'emissione di 13mila tonnellate di CO₂.

**I nostri partner****Renault: veicoli a emissioni zero**

Con l'obiettivo di collocarsi ai vertici dell'industria automobilistica mondiale per la commercializzazione su larga scala di veicoli a zero emissioni, a partire dal 2011 Renault proporrà una gamma completa di **veicoli elettrici**, adatti a esigenze di utilizzo privato e professionale e dotati di una tecnologia di batterie agli ioni di litio all'avanguardia.

Reduce dalla presentazione di quattro concept-car al Salone dell'auto di Francoforte, la casa partecipa alla seconda edizione del Convegno GreenFleet proponendo una nuova strategia commerciale: **batteria in leasing** e fornitura di energia sul modello della telefonia mobile, con **tre possibili sistemi di ricarica**. I consumatori acquisteranno un veicolo, sottoscrivendo contestualmente un abbonamento per l'alimentazione energetica, e noleggeranno la batteria. Complessivamente, il prezzo d'acquisto di un veicolo elettrico sarà in linea con quello di un veicolo diesel e i costi d'utilizzo inferiori a quelli di un'auto con motorizzazione termica equivalente, grazie al minor costo dell'elettricità rispetto al carburante e alla sensibile riduzione dei costi di manutenzione.



medesimo del passato. D'altro canto i costruttori, pur tra sforzi meritevoli, non riescono a identificare un nuovo modello di business, che coinvolga tutti i rami della filiera, dalla produzione alla distribuzione. Un modello che sia più sostenibile, anche dal punto di vista dell'impatto ambientale.

Non solo noleggio nel 2009, riparte il leasing

Come abbiamo accennato sopra, il noleggio a lungo termine è sottoposto a fortissime pressioni. La stretta creditizia che sta pressando le aziende clienti, in particolare le Pmi, sta riducendo gli investimenti nel rinnovo del parco aziendale. La scarsa solidità finanziaria delle imprese ha determinato un rallentamento della concessione di linee di credito, che si è tradotta in una maggiore

mancanza di affidabilità dei clienti, che a sua volta ha prodotto una più attenta selezione della clientela, che viene giudicata solvibile secondo parametri molto più ristretti. Ciò ha determinato una forte diminuzione dei nuovi contratti di noleggio, un risultato che è stato reso ancora più negativo dalla scelta di molti clienti di prolungare il periodo di locazione delle vetture in scadenza di contratto. Una scelta che permette di realizzare dei saving immediati, ma che si ritorce contro nel momento in cui la sostituzione delle vetture non può più essere rimandata, perché i canoni di affitto nel frattempo stanno aumentando parecchio (in ragione del 10-15%). Tra l'altro il prolungamento da 36 a 48 mesi dei contratti di locazione non è una scelta che va in direzione del rispetto ambientale, della mobilità ecosostenibile e della riduzione dei consumi di carburante (che è una delle voci di spesa maggiori).

I nostri partner**Nuove proposte per Car Server**

La società di autonoleggio **Car Server** propone "**Privato Innamorauto**", offerta di noleggio a lungo termine rivolta ai dipendenti delle sue imprese clienti e ai loro familiari, ma anche ai cosiddetti lavoratori atipici, senza contratti fissi. La formula garantisce una rata fissa mensile per tutta la durata del contratto, l'eventuale acquisto del veicolo a fine noleggio e nessuna necessità di affidamento bancario. Include inoltre la gestione di bollo, assicurazione Rca e gomme. Tra i veicoli in listino spiccano numerosi modelli "verdi", a testimonianza della sensibilità della società nei confronti dell'ecosostenibilità. Segnaliamo che Car Server conta attualmente una flotta di 12mila veicoli (il 50% dei quali a marchio Fiat, casa attivamente impegnata nella riduzione delle emissioni di CO₂), 1600 clienti, 11 filiali e 70 dipendenti. Il fatturato del 2008 ammontava a 70 milioni di euro.

Nel 2009 si è registrato anche il fenomeno di una parziale (ma significativa) spinta del mercato verso altre formule di acquisizione, quali il leasing e il fleet management (ossia la proprietà della flotta abbinata alla gestione esternalizzata), per potere sfruttare i benefici economici degli incentivi statali. Ne parleremo durante la tavola rotonda del convegno GreenFleet, a cui parteciperà un autorevole esponente di Assilea, l'associazione che raccoglie le società di leasing che operano in Italia: il direttore generale Fabrizio Marafini.

La policy verde. Come quando e perché

Implementare e governare una flotta a basso impatto ambientale, un tema molto sentito dai fleet manager che stanno per delineare le strategie del prossimo quadriennio. Di particolare importanza nell'ambito di GreenFleet sarà l'intervento di Mauro Serena, manager di una multinazionale e apprezzato collaboratore di MissionFleet, che nella tarda mattinata affronterà il tema della green



policy aziendale. Il suo speech comprenderà anche alcuni case history di imprese che hanno già implementato una policy verde. Serena ne analizzerà i risultati e prospetterà quali vantaggi concreti possono ottenere le

aziende che si convertono a una strategia di riduzione dell'impatto ambientale della flotta. L'intervento, dai contenuti molto concreti, spiegherà come le aziende possono fare tesoro delle informazioni che si ricavano dal

mercato per tradurle in una policy maggiormente orientata su modelli di minore impatto ambientale. Anche la partecipazione di Pietro De Luca di Teleparking alla tavola rotonda del primo pomeriggio potrà fornire ai partecipanti al convegno utili spunti di riflessione sul tema green. Teleparking ha messo a punto un sofisticato sistema di controllo delle performance dei driver che è in grado di misurare i loro comportamenti di guida. Questa analisi estesa su tutta la flotta, e implementata con provvedimenti atti a modificare o a rendere più virtuoso lo stile di guida, può portare significativi benefici in termini di risparmio di carburante, che si traducono in consistenti riduzioni dei costi di gestione e permettono di ridurre le emissioni inquinanti.

Arriva l'auto elettrica, ma intanto c'è il gas

Siamo alla vigilia di una nuova era della tecnologia motoristica dell'Automotive. Stanno per debuttare veicoli a impatto ambientale molto vicino allo zero. Sono i veicoli totalmente elettrici, che inizieranno a essere venduti sul mercato in grandi numeri a partire dal 2010. L'intervento del professor Savaresi

I nostri partner

A scuola di guida ecologica

Un corretto stile di guida è un fattore determinante per un consumo intelligente di carburante e una conseguente riduzione delle emissioni di CO₂. Per questo il **Centro Internazionale Guida Sicura** di Varano De' Melegari organizza **corsi di guida sicura ed ecologica** che insegnano a migliorare la qualità di guida e a utilizzare la vettura in modo più efficiente in termini energetici. I corsi sono particolarmente idonei alle aziende con flotte di veicoli (privati o pubblici), perché una guida consapevole, oltre all'impatto positivo sull'ambiente, permette una riduzione dell'usura complessiva del parco auto e un risparmio nei costi vivi di gestione della flotta. I corsi del centro sono seguiti ogni anno da circa 5000 partecipanti.



I nostri partner

Risparmio energetico e sicurezza

Teleparking, leader in Italia nello sviluppo di sistemi e piattaforme tecnologiche per l'infomobilità, partecipa alla seconda edizione di GreenFleet proponendo **Driving Style**, un indicatore che consente di rilevare un'ampia gamma di informazioni relative al comportamento dei driver: tracciati gps, statistiche stradali, saving potenziali sui consumi, parametri meccanici e aziendali. La raccolta di tali dati permette interventi mirati per correggere i comportamenti di guida della flotta, riducendo consumi ed emissioni. Il sistema consente, inoltre, una gestione strategica dei premi assicurativi, dell'usato e dei canoni di noleggio, con il duplice obiettivo di salvaguardare l'ambiente attraverso una guida eco-compatibile e incrementare il livello di sicurezza della flotta.



I nostri partner

Seneca pensa all'ambiente

Seneca, società di consulenza per il business travel con sedi a Guardiagrele (CH), Roma e Milano, fa parte della Carbon Zero Federation, associazione che comprende tutte le aziende che hanno intrapreso azioni positive per la salvaguardia dell'ambiente e per la riduzione dell'inquinamento. Da sempre attiva nella mobilità sostenibile, la travel management company finanzia progetti di ripristino dell'atmosfera terrestre, di risparmio energetico e di produzione di fonti alternative. Inoltre, propone alle aziende clienti strumenti volti a **ridurre l'impatto delle trasferte sull'ambiente**: tra gli altri un calcolatore, sviluppato in house, in grado di fornire statistiche sulle emissioni di CO₂ e un vademecum di suggerimenti "green-oriented".



del Politecnico di Milano fornirà utili spunti di riflessione sulle abitudini dei driver, i loro stili di guida e su come devono cambiare le metodologie di approccio ai problemi di mobilità. L'auto ibrida e, appena dopo in termini temporali, i veicoli full electric, rappresenteranno il sistema di mobilità del futuro. Perché, come spiegherà Savaresi, il costo di utilizzo dei carburanti di origine fossile è destinato a crescere, come già è avvenuto negli ultimi trent'anni; mentre il costo di produzione e utilizzo di energia elettrica si ridurrà mano a mano che questo tipo di alimentazione prenderà piede nell'ambito della mobilità aziendale.

Senza trascurare le altre soluzioni di alimentazione che oggi costituiscono un fenomeno di mercato rilevante: per esempio l'utilizzo del gas, in particolare il metano, che garantisce un abbattimento cospicuo dei costi

I nostri partner

Una fuel card, tanti servizi

Total è presente nel settore delle flotte aziendali con numerosi servizi, tra cui la fornitura della fuel card **Eurotrafic**, con quattro differenti pacchetti servizi: Classic, Pro, Protect e Gold, che garantiscono opportunità di sicurezza e controllo diversificate. Eurotrafic consente l'acquisto di carburanti, lubrificanti e servizi (ad esempio il lavaggio, la manutenzione e lo shop). Tra i servizi aggiuntivi, spiccano l'accesso ai pedaggi autostradali stranieri, punti e tunnel in tutta Europa, servizi di soccorso stradale. Ricordiamo che Total conta in Europa una rete di distribuzione di carburanti con 12 mila punti vendita. Tremila le stazioni di servizio in Italia.



TOTAL



d'esercizio e un maggiore rispetto per l'ambiente, date le peculiari caratteristiche di basse emissioni. Durante il convegno, potremo contare sull'autorevole presenza del presidente di Federmetano, che parteciperà alla tavola rotonda e sarà disponibile a rispondere alle domande del pubblico. Il mercato aziende del 2009 non ha dimostrato una

particolare incremento nella vendita di auto a gas, ma i fleet manager hanno seguito con estrema attenzione questo fenomeno. Poiché chi acquista e gestisce le flotte deve sempre ragionare in ottica triennale o quadriennale, è lecito domandarsi se questa soluzione ecologica possa rappresentare un vantaggio nell'ambito del prossimo futuro.

I nostri partner

EuroFleeting, network continentale

Novità per **TKT**: la società ha lanciato il network di consulenza, amministrazione e outsourcing di flotta **EuroFleeting** in tutta Europa. Nato dall'unione dei leader nazionali di fleet administration di Italia, Francia e Benelux, il network si è recentemente esteso al Regno Unito e sta realizzando l'apertura di nuove filiali in Germania, Austria, Svizzera, Iberia, Paesi Scandinavi, Polonia, Grecia, Turchia. Il pay-off di EuroFleeting è "local management, global view": offre infatti ai clienti multinazionali la possibilità di gestire le procedure e consolidare i dati sia livello locale sia europeo. Con una dashboard semplice ed efficace, l'azienda è in grado di conoscere i propri costi e le principali variabili necessarie per impostare efficacemente strategie e acquisti. EuroFleeting esegue i processi con personale operativo esperto, e conduce una costante ottimizzazione della flotta con un consulente senior dedicato per cliente e paese. Oggi il network gestisce 45mila veicoli e prevede di superare quota 80mila entro il 2010.



Moving with intelligence

STRATEGY, MANAGEMENT AND SOLUTIONS

fatti ai clienti multinazionali la possibilità di gestire le procedure e consolidare i dati sia livello locale sia europeo. Con una dashboard semplice ed efficace, l'azienda è in grado di conoscere i propri costi e le principali variabili necessarie per impostare efficacemente strategie e acquisti. EuroFleeting esegue i processi con personale operativo esperto, e conduce una costante ottimizzazione della flotta con un consulente senior dedicato per cliente e paese. Oggi il network gestisce 45mila veicoli e prevede di superare quota 80mila entro il 2010.

I nostri partner

Diners: rilancio in Italia

Diners è stata la prima carta di credito emessa in Italia, nel 1958. Oggi intende rilanciare la propria presenza nel nostro Paese in qualità di provider di servizi per una clientela di standing medio/elevato: a seguito dell'acquisizione nel maggio 2008 da parte di **Findale Enterprise**,



Diners Club
INTERNATIONAL®

ha avviato un piano di consolidamento e sviluppo che, con un impegno finanziario pari a circa 8 milioni di euro entro il 2010, punta ad accentuare le caratteristiche distintive della carta Diners, elevando ulteriormente la qualità e l'affidabilità dei servizi a disposizione dei soci. La prima fase di tale piano, per la cui realizzazione sono già stati investiti 4,5 milioni di euro a partire da luglio 2008, ha avuto come punto focale l'internalizzazione del Centro Servizi e tutta la parte relativa al sistema informativo. Segnaliamo che oggi Diners conta 300mila carte in circolazione, 460mila esercizi convenzionati e 38mila sportelli automatici per il prelievo contante.



Anche per il noleggio è arrivata la crisi

Alla fine, è successo. Dopo oltre un decennio di crescita impetuosa, con tassi di sviluppo spesso in doppia cifra, anche l'autonoleggio è ufficialmente in crisi. È questo, in estrema sintesi, il dato più saliente che emerge dall'ottavo Rapporto annuale sullo stato di salute del settore presentato da Aniasa, l'associazione di Confindustria che riunisce gli operatori del noleggio e del fleet management. A deprimere il comparto, che tradizionalmente vanta un andamento anticiclico, non è solamente la crisi economico-finanziaria generale ma anche, spiega l'associazione, "l'effetto perverso degli incentivi per le auto nuove, indirizzati solo ai privati". Certo, scorrendo il Rapporto si scopre che alcuni indicatori hanno conservato un segno positivo anche nel primo trimestre del 2009, ma, sottolinea ancora Aniasa, "sono ben lontani da quelli registrati negli scorsi anni e dovuti esclusivamente al trascinarsi dei positivi risultati del 2008". A fronte di un incremento del fatturato che l'anno scorso si era attestato sul 7%, infatti, tra gennaio e marzo 2009 il settore ha faticato a mantenere il segno positivo (+2,3%), il più basso degli ultimi 15 anni.

Il dato complessivo, però, nasconde notevoli differenze tra i due segmenti del noleggio. Quello a breve termine, per esempio, ha subito una contrazione dell'11% del giro d'affari (e del 10% nel numero dei noleggi), figlia soprattutto del rilevante calo del business legato ai viaggi di lavoro e ai flussi turistici. Il noleggio a lungo termine, invece, ha visto crescere il fatturato da contratti del 5,8%; ma se si prendono in considerazione anche i ricavi derivanti dalla rivendita dell'usato, ecco che anche in questo caso il dato complessivo diventa negativo: -1,2%.

A preoccupare i vertici di Aniasa, comunque, sono soprattutto le immatricolazioni, che a fronte del +7% di fine 2008, nel primo trimestre di quest'anno hanno fatto registrare un vero e proprio crollo: -30%.

Il noleggio a breve termine - 1° trimestre 2009

	Gen.-Mar. 2009	Gen.-Mar. 2008	Var. %
Fatturato (€)	183.067.734	206.363.380	-11%
Flotta media	87.215	96.031	-9%
Numero di noleggi	890.460	989.399	-10%
Giorni di noleggio	5.629.361	6.340.831	-11%
Immatricolazioni	31.643	50.308	-37%

Fonte: Aniasa

Il noleggio a lungo termine - 1° trimestre 2009

	Gen.-Mar. 2009	Gen.-Mar. 2008	Var. %
Fatt. da contratti di noleggio (milioni di €)	919	869	+5,8%
Fatturato da rivendita veicoli usati	235	299	-21,2%
Fatturato totale	1.154	1167	-1,2%
Veicoli in noleggio (flotta circolante)	533.274	512.048	+4%
Immatricolazioni	38.986	50.311	-22,5%

Fonte: Aniasa