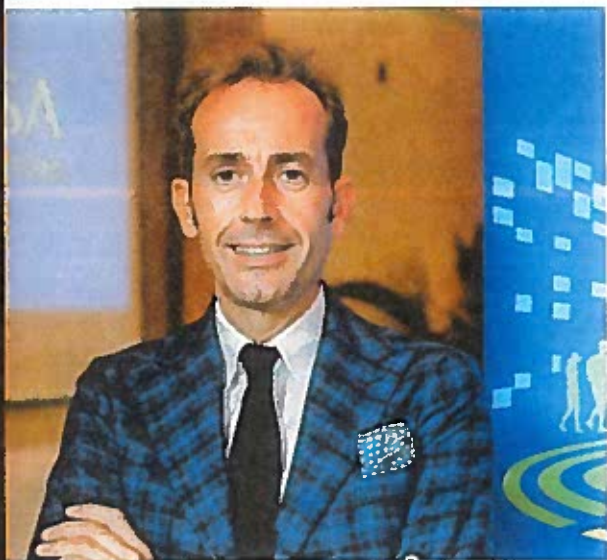


MASSIMILIANO ARCHIAPATTI

"SERVE UN'INFORMAZIONE CORRETTA SULLE ALIMENTAZIONI"

Aniasa promuove la neutralità tecnologica, basata su numeri e fatti concreti. Il diesel, in funzione delle sue caratteristiche di efficienza ed economicità, costituisce ancora oggi l'ossatura delle flotte a noleggio. Il settore, però, mostra grande apertura anche per le alimentazioni alternative

di Marco Castelli



E stato demonizzato e osteggiato (ingiustamente) da più parti. Eppure, il diesel tuttora costituisce all'incirca il 90% della flotta a noleggio. Tradotto: per alcuni utilizzi aziendali e sulle lunghe percorrenze, i motori a gasolio di nuova generazione sono di gran lunga la soluzione più efficiente e performante. Allo stesso tempo, le alimentazioni alternative, elettrico e ibrido in primis, per altri tipi di utilizzo, come quelli cittadini, sono opportunità reali. Il mondo del noleggio, in definitiva, mostra grande apertura per tutte le tecnologie. Perché l'obiettivo deve essere quello

di svecchiare il parco circolante, in ottica di sicurezza e sostenibilità. Di tutti questi temi abbiamo parlato con il presidente di Aniasa, Massimiliano Archiapatti.

FM: Quale è la posizione di Aniasa sul diesel e, in generale, sulle alimentazioni?

"Siamo per un'informazione corretta, fattore che negli ultimi anni è venuto meno sia sul diesel, sia, in generale, sul tema dell'impatto delle alimentazioni. Abbiamo infatti assistito alla demonizzazione di una motorizzazione che, nelle sue ultime declinazioni, continua ad essere un'eccellenza in termini di performance e di impatto ambientale, frutto dell'avanzata ingegneria europea. I dogmi, diffusi soprattutto da alcune aree politiche, hanno determinato la 'psicosi del diesel' e l'effetto finale, a giudicare dai dati più recenti, è stato l'aumento

delle emissioni di CO2. Il gasolio oggi alimenta la maggioranza dei veicoli a noleggio, perché, per certe tipologie di utilizzo e percorrenze elevate, non ha rivali in termini di efficienza e performance".

FM: Allo stesso tempo, nel mondo del noleggio stanno crescendo tutte le alimentazioni alternative. Il futuro sarà davvero sempre più elettrificato?

"E' indubbio che ci sia un crescente interesse verso l'elettrico, ma questo cambiamento non deve essere guidato da una delegittimazione delle altre tecnologie. Attualmente l'elettrico, e soprattutto l'ibrido, sono ottime soluzioni per le percorrenze urbane e extraurbane fino a un certo chilometraggio. Abbiamo più volte espresso la nostra totale apertura verso queste motorizzazioni innovative e i numeri lo dimostrano: lo scorso anno oltre il 50% del totale dei veicoli elettrici sono stati immatricolati a noleggio".

FM: Cosa pensa dell'ecobonus?

"In generale, siamo favorevoli a ogni forma di incentivo che, nel rispetto della neutralità tecnologica, spinga concretamente e in modo efficace al rinnovo del parco circolante. Da questo punto di vista il provvedimento in questione non è particolarmente efficace (come era stato ad esempio in passato il superammortamento) e, inoltre, non ha previsto solo il bonus, ma anche il malus, sul quale, fin dall'inizio, abbiamo espresso chiaramente la nostra contrarietà".

L'impatto negativo del malus

Sull'ecotassa, la posizione di Aniasa è netta. "Si tratta di un provvedimento che purtroppo non fa altro che rallentare il rinnovo del parco circolante" commenta Massimiliano Archiapatti. Un rinnovo che, secondo il presidente dell'associazione, "è necessario per la sostenibilità e per l'economia del Paese, ultimamente in rallentamento".

Mentre si accendono luci più forti sull'elettrificazione del Motor-Sport con il successo anche a Roma della Formula E, mentre crescono gli investimenti di Case e dei Big Data Players su piani di sviluppo e produzione dell'auto elettrica, il mondo dell'automotive europeo si interroga sul futuro del diesel. E' qui infatti che è stato inventato questo motore speciale. E in Germania, Francia e Italia è stata perfezionata negli ultimi sessant'anni questa alimentazione, esportata ed invidiata nel resto del mondo. Eppure, anche se nelle ultime versioni i motori a gasolio inquinano, complessivamente, meno di quelli ibridi, da più parti nell'Unione si promuovono regole sempre più restrittive.

Un compito difficile per i Fleet Manager

Un'eventuale accelerazione nella sostituzione di questa motorizzazione potrebbe produrre problemi maggiori per l'utenza Business, dove i veicoli percorrono decine di migliaia di km all'anno, spesso in ambito extra-urbano. Transitare tout court dall'auto alimentata a gasolio, che è in assoluto quella che garantisce ancor oggi la migliore economia d'esercizio, all'auto ibrida, se non addirittura elettrica, è oggi molto difficile, quasi impossibile, per gran parte delle flotte aziendali. Bisogna tener presente che, oltre agli aspetti riguardanti i consumi e le emissioni, nonché l'autonomia delle batterie, nello scenario di un cambiamento più veloce, forti sono le incognite nella determinazione del valore residuo, componente basilare del Total Cost of Ownership della flotta. Ad oggi comunque il fuoco mediatico non sta provocando una caduta dei valori delle auto a gasolio. E sicuramente non di quelle di più recente fabbricazione che

EUROPA: IL GASOLIO RIMANE LEADER

Come in Italia, anche in Europa il diesel sta calando, ma nella stragrande maggioranza dei Paesi rimane l'alimentazione prediletta dai Fleet Manager. Intanto, crescono ibrido e elettrico

costituiscono la stragrande maggioranza delle flotte, rispondendo tutte a normative anti-inquinamento aggiornate (Euro6 d-Temp in particolare). Una flessione dei valori residui delle auto diesel riguarda quelle di maggiore anzianità, categorie obsolete, Euro 4 e precedenti, ossia quelle colpite dai provvedimenti di

stop alla circolazione. La situazione si complica peraltro anche per i provvedimenti "a macchia di leopardo" a livello continentale, con un impatto soprattutto in Italia, ma anche in Germania. Nel resto d'Europa, soltanto alcune grandi metropoli adottano provvedimenti restrittivi alla circolazione.

di Pietro Teofilatto

Immatricolazioni vetture TOP7 UE 2016-2018
Alimentazioni - Flotte aziendali*

	2016	2017	2018		2016	2017	2018
Belgio				Francia			
Benzina	20%	24%	36%	Benzina	15%	18%	25%
Diesel	74%	68%	56%	Diesel	81%	77%	68%
Elettrico	1%	1%	1%	Elettrico	1%	2%	2%
Ibrido	5%	7%	6%	Ibrido	3%	4%	5%
Bi-Fuel	1%	1%	1%	Bi-Fuel	0%	0%	0%
Germania				Italia			
Benzina	27%	32%	36%	Benzina	18%	19%	17%
Diesel	71%	64%	57%	Diesel	77%	75%	73%
Elettrico	1%	1%	1%	Elettrico	0%	0%	1%
Ibrido	1%	2%	4%	Ibrido	2%	3%	5%
Bi-Fuel	0%	0%	0%	Bi-Fuel	3%	3%	3%
Olanda				Spagna			
Benzina	48%	58%	61%	Benzina	14%	19%	28%
Diesel	39%	34%	24%	Diesel	82%	74%	61%
Elettrico	2%	4%	10%	Elettrico	0%	1%	1%
Ibrido	10%	3%	5%	Ibrido	4%	5%	8%
Bi-Fuel	0%	1%	1%	Bi-Fuel	0%	1%	2%
Regno Unito				Top 5 UE			
Benzina	36%	44%	54%	Benzina	26,4%	31,4%	37,7%
Diesel	60%	50%	38%	Diesel	69,3%	63,0%	53,8%
Elettrico	0%	0%	1%	Elettrico	0,6%	0,9%	1,8%
Ibrido	4%	6%	7%	Ibrido	3,2%	4,1%	6%
Bi-Fuel	0%	0%	0%	Bi-Fuel	0,5%	0,5%	0,8%

Fonte: Dataforce Italia - (*) acquisti, leasing finanziari, NLT



Errata corrige

Su Fleet Magazine n. 151 a pag. 30, invece della foto della nuova Peugeot 508 è stata pubblicata un'immagine raffigurante la precedente generazione della vettura. Riportiamo qui la foto corretta, scusandoci per l'errore con PSA Groupe e con tutti i nostri lettori.

La situazione europea

Nel 2018 la clientela Business ha registrato un calo del diesel simile a quello dei privati, pur restando l'alimentazione prediletta: dal 63% di share del 2017, infatti, è scesa al 54%. In tutti i 7 Paesi, tranne Regno Unito e Olanda, il diesel rimane l'alimentazione scelta tuttora dalla maggioranza dei Fleet Manager. Nei Paesi Bassi è arretrata di 10 punti (dal 34% al 24%), in Gran Bretagna dal 50% al 38%.

Anche in Francia – nel 2017 il Paese più diesel d'Europa – l'auto Business a gasolio è in decisa contrazione, scivolando da una market share del 77% al 67%. Così come in Belgio, dal 68% al 56% in 12 mesi. Ugualmente la Germania vede il segno meno, passando dal 64% al 57%. Incredibile l'arretramento del diesel in Spagna: partito nel 2017 da una quota analoga a quella italiana (il 74%), in un anno è calato al 61%.

Ultima (o prima) in classifica è l'Italia, dove il calo è stato limitato a soli 2 punti percentuali, passando dal 75% al 73%: è il livello più alto tra i Paesi "Top 7".

Alimentazioni in aumento

Quindi in ambito flotte il diesel scende di gradimento. Osservando i dati complessivi dei 7 Paesi è di certo l'auto a benzina ad approfittare,

Cosa accade nel Rac

Anche nel noleggio a breve termine le immatricolazioni nei Paesi Top 7 risentono della minor richiesta del diesel, eccetto che in l'Italia, dove scende di poco più un punto percentuale. Bisogna ricordare che le vetture acquistate dalle imprese di noleggio a breve termine sono principalmente di piccola e media

cilindrata, city car ed utilitarie, con una maggior presenza di alimentazione a benzina. La clientela turistica specialmente nel periodo estivo chiede le station wagon di media o medio-alta cilindrata per tragitti extra-urbani e, in questo caso, l'alimentazione a gasolio è la preferita.

ai sistemi di incentivo all'acquisto particolarmente consistenti per le flotte aziendali. E' nel Regno Unito che l'ibrido registra il maggior successo, aumentando dal 5,5 al 7,5%, ma oltremarica si verifica un incredibile boom dei motori a benzina, passati dal 44% al 54%. Anche in Spagna l'ibrido sale di 3 punti percentuali, dal 5,3 all'8,3%. I provvedimenti e le dichiarazioni sul diesel contrastano una realtà industriale e di sistema ancora non pronta ad un'accelerazione troppo intensa verso la mobilità elettrica. Il passaggio deve essere graduale, sollecitato da una seria politica di incentivi sia da parte delle istituzioni, sia da parte delle Case europee, partite in grave ritardo rispetto alla Cina. In Italia solo adesso cominciano ad intravedersi risultati di un certo interesse, un discreto aumento dell'ibrido e dell'elettrico, grazie al noleggio, che ne costituisce rispettivamente il 54% ed il 65% del mercato nazionale.

meno arrivando rispettivamente al 25% ed al 36%. La scelta dell'elettrico nelle flotte è anch'essa diversa. Praticamente agli stessi livelli del 2017 in Belgio, Germania, Francia, con un discreto aumento in Spagna ed Italia, vola dal 3,6% al 10% in Olanda, grazie



Pietro Teofilatto