

Se il buongiorno si vede dal mattino, il primo bimestre del 2019 non ha certo dato segnali luminosi al mercato dell'auto.

Dall'autunno dell'anno scorso l'orizzonte è oscurato dalle preoccupazioni per l'andamento dell'economia reale, viste anche le oscillanti politiche finanziarie del Governo. L'ultimo semestre a cavallo tra il 2018 e 2109 sta facendo registrare flessioni anche sul fronte delle auto aziendali, su cui hanno certamente influito vari fattori, a partire dall'esaurimento definitivo del superammortamento, per arrivare al rallentamento delle consegne dei veicoli con le nuove specifiche di omologazione e alle incertezze sulla normativa bonus-malus decisa con l'ultima Legge di Bilancio.

A ciò si è aggiunta la pressione mediatica contro la motorizzazione diesel, sollecitata da provvedimenti di grandi Comuni che, per presunti obiettivi di contenimento delle emissioni, ne limitano la circolazione. Ottenendo però l'effetto opposto, visti i maggiori livelli di CO2 riscontrati dalle centraline.

Da settembre scorso l'anatema sul diesel è diventato viscerale: dopo anni di progressivi incrementi, nel 2018 il gasolio ha segnato una contrazione delle immatricolazioni di oltre il 12% e una perdita di 5,2 punti percentuali di quota di mer-

ALIMENTAZIONI AL CENTRO DEL RING

Diesel, benzina, ibrido, elettrico e gas. Tra la guerra (ingiusta) al diesel e le normative sempre più stringenti sulle emissioni, i Fleet Manager navigano a vista. Quali alimentazioni scegliere? La domanda è di stretta attualità

cato, a causa di una flessione degli acquisti dei clienti privati e delle società. Flessione che è continuata nel primo bimestre 2019, portando la quota di incidenza sotto al 49%. Peccato che autorevoli studi scientifici condotti da enti indipendenti dimostrino come i nuovi motori diesel Euro 6d-Temp garantiscano

ridotte emissioni inquinanti - sia di CO2 che di NOx - e l'indice well-to-wheel (dal pozzo alla ruota) assevera che le auto elettriche, computando l'intero ciclo, non siano meno inquinanti delle vetture a gasolio di ultima generazione. E pure Parigi, che lo identificava come l'inquinante per eccellenza,

di Pietro Teofilatto

Le alimentazioni del noleggio

Alimentazione	2018	%	% sul mercato	2017	%	Var. % 2017/2018
Diesel	305.811	70,3	30,9	308.220	71,2	-0,8
Benzina	97.031	22,3	14,3	107.833	24,9	-10
Ibride	16.958	3,9	19,5	8263	1,9	105,2
Gpl	9.047	2,1	7,2	5483	1,3	65
Metano	3.578	0,8	9,6	2656	0,6	34,7
Elettriche	2.703	0,6	54,9	731	0,2	269,8
Totale	435.128	100		433.186	100	100

Fonte: Elaborazioni UNRAE

Autorevoli studi scientifici condotti da enti indipendenti dimostrano come i nuovi motori diesel Euro 6d-Temp garantiscano ridotte emissioni

Le auto più noleggate del 2018

Casa	modello	unità	%
Fiat	Panda	24.954	5,7
Fiat	500X	15.280	3,5
Fiat	Tipo	14.815	3,4
Fiat	500	12.952	2,9
Fiat	500L	11.059	2,5
Fiat	Renegade	10.668	2,5
Renault	Clio	10.338	2,4
Nissan	Qashqai	9.816	2,2
Volkswagen	Golf	9.582	2,2
Citroën	C3	8.888	2,1

sta pensando di riconsiderare i divieti di circolazione.

Diesel e alimentazioni alternative nelle flotte

Congiuntura incerta e legislazione sfavorevole, dibattito acceso e, spesso, con tesi non documentate certamente non favoriscono le scelte di aziende di noleggio e Fleet Manager su quale tipologia di alimentazione adottare. Intanto nel 2018 il noleggio nel suo complesso ha continuato a preferire di gran lunga il gasolio, con una quota del 70%, mentre si riscontra una certa diminuzione delle auto a benzina. Un calo a tutto vantaggio delle alimentazioni alternative, che nel loro insieme rappresentano un volume di circa 33.000 unità, arrivando a una quota del 7,5%, quasi il doppio rispetto al 2017. Spicca in termini percentuali il boom dell'elettrico a noleggio, + 270%, pari al 54% dell'intero mercato, anche se i volumi sono, come ben sappiamo, ancora molto ridotti.

Le scelte dei Fleet Manager

Sempre sull'intero 2018, nel solo settore del noleggio a lungo termine le percentuali di preferenza del gasolio salgono al 75%, con punte del 90% per le grandi flotte. Decisi progressi si sono registrati per le immatricolazioni di vetture ad alimentazione ibrida (+155%) e a metano (+110%), con un calo delle vetture



Pietro Teofilatto

Spicca in termini percentuali il boom dell'elettrico a noleggio nel 2018: + 270% rispetto al 2017, pari al 54% dell'intero mercato

Un bonus-malus da modificare

Non è ancora chiara l'intenzione del Governo, che anche a seguito all'energica attività della filiera automotive, del Parlamento e dei media professionali sta comprendendo che per ridurre il livello di emissioni climalteranti è più utile intervenire sul vetusto parco auto che va dalle Euro 0 alle Euro 3.

Il viceministro dello Sviluppo Economico Dario Galli, decisamente più esperto conoscitore della realtà dell'automotive rispetto ad altri politici, ha evidenziato che le finalità del provvedimento bonus-malus erano quelle di sollecitare attenzione e confronto sulla CO2. Intervenedo a ForumAutoMotive il 18 febbraio a Milano, dibattito sulla

mobilità a cui hanno partecipato i principali attori della filiera, non ha escluso miglioramenti in corsa, compresa l'estensione del provvedimento "all'usato su usato".

Le ultime riflessioni del Governo sul decreto attuativo indicano finestre temporali di quattro mesi, ognuna dotata di una corrispondente quota delle risorse disponibili (i 60 milioni di euro destinati per il 2019 andrebbero spalmati in tre tranches di 20 milioni ciascuna). Chissà.

Possiamo immaginarci un'intelligente modifica od integrazione della normativa? Vogliamo essere fiduciosi che il buon senso alla fine superi le fallaci dichiarazioni giornalieri sui social.

a benzina. Cosa sta avvenendo è chiaro. I Fleet Manager, sebbene perennemente sotto pressione per il contenimento dei costi, hanno una visione meno emotiva, più razionale rispetto ai privati. Consapevoli anche delle necessità di efficienza e di sicurezza della loro flotta, considerano tuttora il diesel l'alimentazione da preferire.

La percorrenza media annua dei veicoli del Nlt oscilla infatti tra i 26-28.000 chilometri e il prezzo, nonché il consumo, indirizzano necessariamente al gasolio, in quanto allo stato non vi sono alternative economicamente sostenibili, specialmente per i segmenti medio-alti (il 60% del parco).

E in più il diesel produce meno CO2, il parametro su cui le imprese misurano la loro sensibilità ambientale. Per le vetture utilitarie e specialmente per un prevalente utilizzo nell'ambito cittadino, invece la scelta è forte anche sulle alimentazioni ecocompa-

tibili, viste le possibilità di superare i blocchi del traffico.

Scenari per il 2019 (e oltre)

Ad oggi non è possibile indicare quale alimentazione sarà decisiva per le scelte aziendali.

Probabilmente l'evoluzione verso l'elettrico continuerà a passi sempre più sostenuti, supportata da calo dei prezzi, nuove tecnologie, maggiori dotazioni di infrastrutture per la ricarica. Ibrido, GPL, e metano saranno gli ulteriori canali in crescita, mentre gasolio e benzina sembrerebbero destinati ad un progressivo declino, che sarà comunque molto graduale e soggetto a momenti di rilancio. Quanto delineato potrebbe cambiare nel 2019, l'anno del bonus-malus? No, con rottamazione o senza, la normativa, criticata da tutti e a fine marzo ancora non completata con il previsto decreto attuativo, ha al momento prodotto solo un'accelerazione di acquisti per evitare l'ecotassa. E poi le risorse sono utili solo per 12-14.000 autovetture all'anno.