

**GREEN SOLUTIONS
 FLOTTE AZIENDALI**

Auto elettriche, la strada si fa lunga

Report In un rapporto Aniasa-Deloitte, i vantaggi del noleggio a lungo termine per gli electric vehicles. Ma mancano le infrastrutture per la ricarica e gli incentivi fiscali non aiutano



Sono ancora una goccia nel mare: 370 su 143 mila immatricolazioni destinate al noleggio nel 2012. Ma le auto elettriche, insieme ai veicoli ibridi, rappresentano in prospettiva una grande opportunità per le flotte aziendali e per

il noleggio a lungo termine (Nlt). A sostenerlo è uno studio realizzato da Aniasa, l'associazione di categoria delle aziende di autorental, e da Deloitte. Queste 370 auto equivalgono infatti all'80% delle auto elettriche complessivamente immatricolate in

Italia nel 2012, pari a 524 esemplari: possono quindi essere la testa di ponte per una diffusione su scala più ampia. A patto che vengano risolte alcune forti criticità tecniche e che gli incentivi per l'acquisto di auto a zero o a ridotte emissioni siano estesi



Flotta auto Nlt per tipo di alimentazione

	2011	2012	Var. quota 2012/2011
Gasolio	86,7	86,6	-0,11
Benzina	11,7	10,6	-1,10
Gpl	0,5	1,1	+0,56
Metano	0,9	1	+0,11
Ibride	0,1	0,6	+0,48
Elettriche	-	0,1	+0,07

Fonte: Rapporto Aniasa 2012

anche alla sostituzione di mezzi con meno di dieci anni, come di solito sono quelle delle società Nlt.

Una nuova relazione tra Nlt e case automobilistiche

Lo studio Aniasa-Deloitte ha coinvolto società di noleggio a breve e lungo termine (90% del mercato) e fleet manager. Il 70% delle società di noleggio presenta già oggi nella propria offerta vetture elettriche, mentre il 60% propone anche motorizzazioni ibride. Sul fronte della domanda c'è sicuramente un interesse crescente per questi veicoli: l'80% del campione conferma di aver ricevuto dalle aziende clienti richieste per veicoli elettrici, percentuale che sale al 93% per gli ibridi, con un trend in costante aumento.

«Nel caso dell'auto elettrica – spiega **Marco Martina, partner di Deloitte e responsabile automotive** – dall'analisi emerge come il canale del noleggio a lungo termine sia il più promettente per l'auto elettrica. Questo vuol dire che deve diventare il primo canale di riferimento anche per i costruttori di auto a zero emissioni. In questo contesto, il ruolo tradizionale di follower degli operatori Nlt si ribalta: la presenza di un'auto

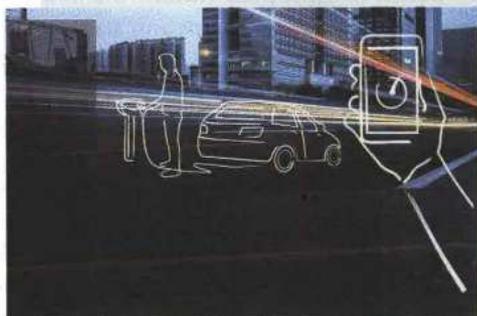


Marco Martina
partner di Deloitte e responsabile automotive

STUDI IN CORSO

Il progetto Get eReady

Sono almeno 750 i veicoli elettrici e ibridi coinvolti nel progetto Get eReady in Germania, pianificato nelle aree di Stoccarda e Karlsruhe. L'obiettivo è stabilire se c'è o meno economicità nell'utilizzo dei veicoli elettrici nelle flotte aziendali. Il progetto è coordinato da Bosch Software Innovations e ha come partner Athlon Car Lease. Proprio il monitoraggio di una flotta ampia di veicoli permetterà di misurare sul campo i problemi



ancora connessi con la motorizzazione elettrica, per giungere a elaborare un business model sostenibile per le società di noleggio. I dati verranno analizzati da una divisione ad hoc del Karlsruhe Institute of Technology (Kit). Il progetto, che durerà fino al 2015, è riservato a utilizzatori di flotte con almeno dieci veicoli.

Molti di questi utilizzatori

hanno in programma di sostituire veicoli a motorizzazione diesel/benzina con veicoli elettrici, a patto che possano essere utilizzati in modo economicamente efficiente, quindi su tratte brevi, in un'area delimitata e con un'alta frequenza di utilizzo. Il network di colonnine per la ricarica, realizzato da Bosch Software Innovations, trasmetterà i dati che verranno analizzati per lo studio e potrà essere utilizzato anche da soggetti esterni. Le società di noleggio partecipanti riceveranno un sussidio per l'acquisto dei veicoli elettrici: il progetto è finanziato con 4,7 milioni di euro dal ministero dell'Economia e della tecnologia della Repubblica Federale nell'ambito della Showcase Initiative, l'iniziativa del governo tedesco che prevede lo stanziamento di 180 milioni di euro di fondi per studiare in 4 Länder le potenzialità della e-Mobility.

elettrica in una flotta diventa la miglior 'vetrina in movimento' anche per il costruttore». Il noleggio a lungo termine perderebbe così il ruolo di canale addizionale, in coda alle attenzioni delle case automobilistiche (soprattutto quando si tratta di nuovi modelli e di segmenti medio-alti) e assumerebbe una posizione da protagonista. «In questo quadro – precisa Martina – gli operatori Nlt devono diventare una vera 'voice of customer' per i costruttori, nell'ottica comune di ridurre i costi complessivi per l'auto elettrica, lavorando su-

gli elementi ancora critici che ne frenano l'adozione su larga scala». Per esempio migliorando la riparabilità delle nuove batterie e la standardizzazione dei loro formati fisici, ma anche permettendo che il noleggiatore 'disaccoppi' la proprietà e l'utilizzo dell'auto dalla batteria. Anche il remarketing della vettura a fine noleggio potrebbe assumere ruoli diversi. «L'auto elettrica, grazie ai motori a zero emissioni – continua Martina – diventa promotrice di una nuova relazione con l'ambiente, per cui l'interesse del sistema è molto più alto e

**GREEN SOLUTIONS
FLOTTE AZIENDALI**



Fabrizio Ruggiero
amministratore delegato e direttore generale di Europcar Italia

necessita di processi diversi dagli attuali per la gestione dell'usato. Tutti questi aspetti dovrebbero originare un nuovo business model per ridurre concretamente il total cost of ownership delle auto elettriche e, quindi, diventare un booster per la crescita delle motorizzazioni verdi».

I costi ancora troppo alti frenano gli operatori

L'ottimismo dello studio Aniasa-Deloitte si scontra però con la cautela degli operatori del noleggio a lungo termine. «Seguiamo con attenzione l'evoluzione dell'auto elettrica – dice **Fabrizio Ruggiero, amministratore delegato e direttore ge-**

Penetrazione del Nlt sulle immatricolazioni di vetture

	2010	2011	2012	Var. % 2012/2011
Immatricolazioni vetture	1.961.759	1.749.739	1.403.000	-19,9
Immatricolazioni vetture in Nlt	121.267	144.957	143.022	-1,3
Penetrazione % Nlt	6,2	8,3	10,2	+23,1

Dati del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – Fonte: Rapporto Aniasa 2012

nerale di Europcar Italia – ma non pensiamo che, al momento, sia una soluzione percorribile su larga scala. Non solo per un deficit di prodotto o per gli attuali limiti di utilizzo, ma anche per le evidenti carenze del sistema. Nel nostro Paese non ci sono sufficienti risorse per produrre l'energia necessaria a un costo accessibile e neppure per la costruzione di infrastrutture adeguate per la ricarica delle batterie».

Questa circospezione non impedisce a Europcar di disporre in flotta di alcune auto elettriche per rispondere alle esigenze specifiche dei clienti. «Il servizio è attivo a Roma e a Milano per il noleggio di Peugeot iOn, ma al momento questi veicoli sono solo complementari ad altre modalità di trasporto – prosegue Ruggiero –. La verità è che non esiste una soluzione unica. Nei prossimi mesi infatti saremo coinvolti nel lancio di un progetto di mobilità sostenibile, in particolare in ambito urbano, che si caratterizza, appunto,

per essere complementare e intermodale». Il progetto di Europcar integrerà veicoli a basse emissioni, ibridi, elettrici, mezzi pubblici, noleggio, car sharing e car pooling.

«Per raggiungere una certa massa critica nella penetrazione dell'auto elettrica – fa notare Martina – il ruolo dei noleggiatori dovrebbe cambiare radicalmente rispetto a oggi e, da passivo, diventare attivo. Sono proprio le grandi flotte che possono ridisegnare l'auto per farla diventare un mezzo facile da riparare e dotato di batterie progettate secondo criteri di design-to-renting». La Germania in questo senso è il Paese che, in concreto, si sta muovendo di più per misurare sul campo l'economicità dell'utilizzo delle auto elettriche nelle flotte aziendali (vedi box p. 90). Un ulteriore ostacolo alla diffusione degli Ev nelle flotte è la normativa

Distribuzione della flotta circolante Nlt per segmento

Segmento	Unità	Peso %	Var. % 2012/2011
A (city car)	42.071	10,3	+0,5
B (utilitarie)	68.398	16,8	-6
C (medie)	136.656	33,6	+18,3
D (medie superiori)	128.456	31,6	+17,4
E (superiori)	28.396	7	-50,4
F (alta gamma)	2.854	0,7	-48,4
Totale	406.802	100	+1,1

Suddivisione dei segmenti secondo standard Unrae – Fonte: Rapporto Aniasa 2012



Paolo Ghinolfi
presidente di Aniasa

ARVAL

Verso la gestione integrata della mobilità aziendale

Si chiama 'Le nuove frontiere della gestione della mobilità aziendale' l'ultimo studio pubblicato dal Corporate vehicle observatory (Cvo) di Arval Italia, realizzato con il supporto di Econometrica. Si basa su una survey on line che ha coinvolto 221 fleet manager in tutta Italia riguardo ai principali aspetti organizzativi della mobilità all'interno delle loro aziende,

con l'aggiunta di 25 interviste one-to-one.

Dall'indagine emerge l'orientamento sempre più diffuso verso la gestione integrata della mobilità aziendale, riunendo in un'unica direzione le competenze su flotta aziendale, viaggi di lavoro e spostamenti casa-lavoro: il 33% delle aziende già adotta questo schema, mentre il 31% è intenzionata a farlo nei prossimi tre anni. Le direzioni che coordinano la mobilità sono le risorse umane (nel 42% dei casi), i servizi generali (26%) e la direzione generale (19%). Nel quadro della gestione integrata emerge come strumento essenziale il piano di mobilità, già attuato nel 44% delle aziende intervistate: i suoi principali obiettivi riguardano la sicurezza (85% degli intervistati) e l'abbassamento delle emissioni di CO₂ (66%), con il total cost of ownership al terzo posto (58%). Il piano di mobilità emerge come strumento utilizzato nella



maggior parte dei casi per gli spostamenti con le auto aziendali (100% del campione intervistato), ma sempre più spesso copre anche la dimensione del business travel (75%). Ancora residuale, invece, il suo utilizzo nell'ambito degli spostamenti casa-lavoro. Un'altra indagine Arval, il Barometro 2013

sulle flotte aziendali, evidenzia come il fleet manager si stia evolvendo sempre di più verso la figura di mobility manager, un'unica figura professionale per la gestione della flotta e dei viaggi d'affari: questo ruolo è presente già nel 65% delle aziende con più di cento dipendenti e nel 75% delle aziende con più di mille dipendenti. Il Barometro Arval è utile anche per fare il punto sul sentiment del settore Nlt: circa il 30% delle grandi aziende dichiara che il numero dei veicoli in flotta aumenterà.

Continua il trend di incremento della durata contrattuale media dei noleggi a lungo termine, sia per le auto (mediamente oltre i 40 mesi), sia per i veicoli commerciali (mediamente oltre i 50 mesi). Le durate contrattuali rispetto al 2007, ultimo anno prima della crisi, sono aumentate di circa il 10% per quel che riguarda le auto e del 25% per i veicoli commerciali.

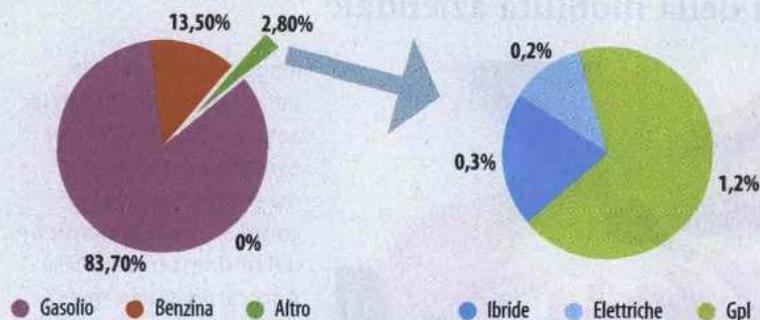
fiscale. Da un lato nel 2012 è stata pesantemente limitata la deducibilità delle spese sostenute per i veicoli aziendali: dal 40 al 20% (dal 90 al 70% per i veicoli concessi in uso promiscuo ai dipendenti). In più, il decreto sviluppo di agosto 2012 (legge 134), pur introducendo una serie di incentivi per la mobilità sostenibile, ha escluso le auto aziendali dalle agevolazioni per l'acquisto di veicoli a zero o basse emissioni, richiedendo per la rottamazione il requisito dei dieci anni di immatricolazione, un'età troppo avanzata per i veicoli che vengono dismessi dalle flotte.

«Per una più rapida diffusione delle motorizzazioni innovative come le auto elettriche – sostiene **Paolo Ghinolfi, presidente di Aniasa** – specialmente in contesti urbani o intermodali, è fondamentale che il noleggio sia specificamente considerato nella normativa sugli incentivi e nelle delibere degli enti locali sulla mobilità nei centri storici e nelle Ztl. In questo modo il noleggio sarebbe il vero trampolino per la diffusione di questi mezzi». L'ultimo Barometro sulle flotte aziendali di Arval, nella parte dedicata alle tematiche green, mette in evidenza come

i veicoli elettrici siano utilizzati soprattutto dalle aziende italiane con più di mille dipendenti: nel loro parco auto rappresentano l'8% dei veicoli, mentre scendono al 3% nelle imprese dai cento ai mille dipendenti. Sono completamente assenti nelle aziende più piccole. La percentuale di veicoli ibridi (che combinano motorizzazione a combustione ed elettrica) è rispettivamente dell'8% nelle aziende sopra i mille addetti e del 2% in quelle tra cento e mille. Ma la conversione green della flotta passa anche per modalità diverse di utilizzo del parco auto esistente.

**GREEN SOLUTIONS
FLOTTE AZIENDALI**

Suddivisione immatricolazioni Nlt 2012



Fonte: Rapporto Aniasa 2012

**Car sharing e car pooling:
nuovi strumenti in ottica green**

Due strumenti utili in questo senso sono il car sharing e il car pooling.

Il primo, cioè l'utilizzo condiviso della stessa auto aziendale da parte di più dipendenti, secondo una recente ricerca del Corporate vehicle observatory di Arval (vedi box a pag. 89) è

già attuato nel 17% delle aziende intervistate e nel 29% sarà attivato nei prossimi due anni.

Il 54% delle imprese prevede comunque di strutturare dei meccanismi di incentivazione per diffondere l'utilizzo di questa forma di mobilità. Allo stesso modo il car pooling, cioè l'utilizzo delle auto aziendali con più persone a bordo, è già attuato nel 28% delle aziende, mentre

il 34% lo vuole attivare nei prossimi due anni e il 59% intende incentivarne l'utilizzo.

Proprio alle best practice in tema di car sharing il Cvo di Arval dedicherà un'apposita ricerca, realizzata in collaborazione con Clickutility, che verrà presentata alla fine di ottobre.

Nell'ultimo rapporto Aniasa sulle flotte, si sottolinea l'importanza dei nuovi servizi che i principali player Nlt forniscono per coniugare ecologia e risparmio dei costi, rispondendo a una precisa richiesta da parte dei clienti: dalla fotografia delle flotte esistenti con proposte di configurazione di una car policy virtuosa e con profilo green, all'offerta di nuovi modelli eco-compatibili per ridurre il livello di emissioni di CO₂, ai controlli online del consumo di carburante e delle percorrenze, fino alla disponibilità di nuovi pneumatici verdi e all'organizzazione di corsi di eco-driving.

di Giovanni Antona

DALLA GERMANIA

Il progetto Shared E-fleet

I progetti in corso per misurare le potenzialità dell'auto elettrica nelle flotte aziendali sono decisamente numerosi. Tra questi c'è anche Shared E-fleet. L'esperimento, in corso in Germania, si basa sul fleet sharing: cioè sulla condivisione da parte di una serie di aziende di una flotta comune di veicoli elettrici, in modo da misurare i risparmi rispetto all'acquisto e



alla gestione in proprio. Il centro Fraunhofer per la ricerca applicata e gli altri otto partner dell'iniziativa (tra cui Carano software solutions e Siemens) sono impegnati a sviluppare un modello di gestione che risolva i principali problemi pratici di una flotta condivisa: la prenotazione del veicolo, la fatturazione, la gestione intelligente

dei consumi energetici, le modalità di ricarica della batteria, i risparmi di tempo. Anche se nei *länder* tedeschi l'elettromobilità è vista in positivo, restano dei dubbi sull'economicità dell'utilizzo dei veicoli elettrici in un contesto aziendale. Questo nonostante il fatto che uno dei requisiti per l'utilizzo dei veicoli elettrici sembra già raggiunto: da varie indagini è infatti emerso come la maggior parte dei viaggi di lavoro avvenga nel raggio dei 100 chilometri. Il governo tedesco si è posto l'ambizioso obiettivo di avere un milione di veicoli elettrici in strada entro il 2020: in questo quadro, la presenza di Ev nelle flotte è un forte segnale anche nei confronti del pubblico.