

# FLOTTE

Direttore responsabile  
**Gianni Riotta**

Caporedattore  
**Laura La Posta**

**La ripresa. Gli operatori chiedono un incontro con il governo e prenotano la ripartenza nel 2010** ▶ pag. 3 e 4

# AZIENDALI

Il Sole **24 ORE**

Martedì 15 Settembre 2009  
[www.ilsole24ore.com](http://www.ilsole24ore.com)

Roberto Lucchini,  
presidente Aniasa



Supplemento al numero odierno del Sole 24 Ore - Poste Italiane  
Sped. in A.p. D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, c.1, 06b Milano

**Le preferenze. La Grande Punto è la più gettonata**  
**La sfida dei colori va al bianco** ▶ pagina 9

Gli operatori. Nel periodo gennaio-agosto il calo della domanda aziendale ha trascinato al ribasso l'intero mercato dell'auto

# «Senza incentivi soffriamo»

## Le associazioni di categoria hanno chiesto al governo di alleggerire la fiscalità

**Massimiliano Scagliarini**

La crisi non è ancora terminata. I segnali positivi che si attendevano per l'autunno saranno rinviati, probabilmente, al 2010.

L'analisi degli operatori del settore è realista, ma non per questo pessimistica: i dati consolidati del primo trimestre (37% di immatricolazioni in meno nel noleggio a breve termine, meno 22% nel lungo) saranno con ogni probabilità confermati anche nel secondo. «Lo scenario», dice Roberto Lucchini, presidente di Aniasa - è abbastanza costante. Nei primi 6 mesi dell'anno siamo a circa il 20-30% di immatricolazioni in meno. Ma si tratta di un calo, assolutamente prevedibile».

Il quadro è chiaro: il settore aziende ha trascinato al ribasso l'intero mercato. «Le flotte aziendali», conferma Gianni Filippini, segretario generale di Unrae (i fabbricanti di auto estere) - sono il problema del mercato 2009. Da gennaio ad agosto, il settore dei privati ha un saldo positivo, quello delle aziende è crollato di un terzo e quello dei noleggi (lungo e breve termine) è calato un po' meno. Quindi sono le aziende a demeritare: il 75,89% del mercato complessivo: se non ci fossero loro saremmo in crescita».

La situazione viene confermata da Aniasa, che rappresenta le aziende di noleggio senza conducente: «L'ariduzione delle immatricolazioni in atto - riprende Lucchini - non significherebbe una riduzione del portafoglio clienti né del fatturato, quanto della nuova domanda. Semplicemente, si sta accennando il fenomeno dell'allungamento dei contratti, e l'ingresso di nuovi ordini è fiaccoloso. Sempre più mercato, dunque, il cosiddetto rent to rent, ovvero il passaggio di veicoli

dal lungo al breve termine. «Le aziende si muovono in modo prudente - prosegue Lucchini - e tra gli operatori c'è chi si preoccupa un po', perché questo è il momento in cui si rivedono le car policy e si ridefiniscono i budget». Niente ripresate, dunque, almeno a breve termine.

Certo, le implicazioni sono tutte di tipo commerciale perché le flotte non hanno (o non hanno ancora) un peso apprezzabile nel quadro del ragionamento ambientale. «In Italia», conferma Lorenzo Bertuccio, direttore scientifico di Euro-mobility, l'Associazione nazionale dei mobility manager - la gestione delle flotte è svincolata da ogni ragionamento relativo alla mobilità sostenibile. La sola scelta di veicoli a basse emissioni ha una conseguenza minima dal punto di vista dell'impatto complessivo sul sistema: è un contributo non sostanziale, rispetto invece alla necessità di utilizzare veicoli con elevato coefficiente di occupazione». E, oltretutto, il noleggio lungo termine non sembra prendere piede con i clienti più piccoli, giusto quelli su cui per creare nuovo business.

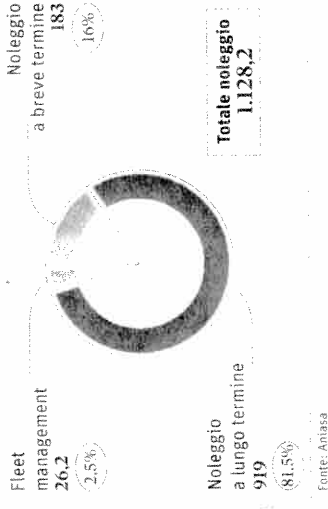
«Ormai da anni», dice Pierluigi Del Viscovo, direttore del centro studi Fleet&Mobility - si dice che il lungo è la nuova frontiera per le piccole aziende e le "parite Iva", ma ancora non lo abbiamo visto esplodere. A questo punto dobbiamo chiederse questi clienti consiglieranno effettivamente il noleggio come un'opzione: alla luce dei fatti, non mi pare».

Ma gli operatori hanno investito? «Ormai da tempo - risponde Del Viscovo - sono stati predisposti contratti depotenziati e strutture di distribuzione *ad hoc* per i piccoli clienti, quindi l'offerta si è strutturata

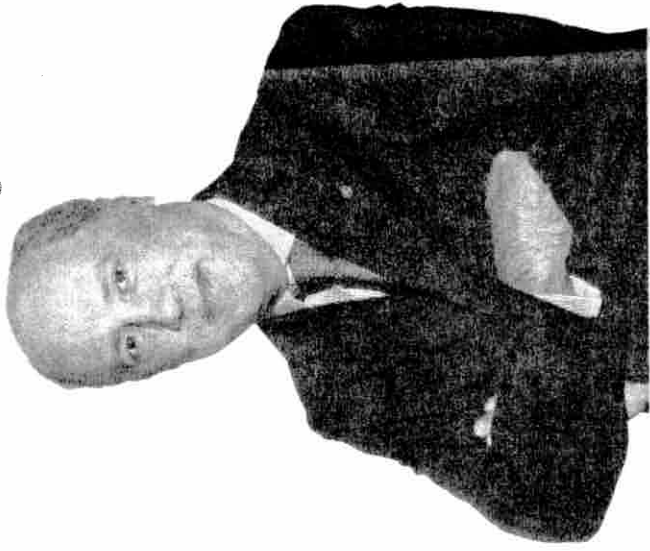
### Il noleggio veicoli

L'andamento nel primo trimestre 2009 (+2,3% sul 2008).

Dati in milioni di euro e in %



Fonte: Aniasa



**Roberto Lucchini, 59 anni**  
Presidente Aniasa, l'Associazione che rappresenta le società che operano in Italia nel noleggio a lungo termine

**Le imprese si muovono in modo prudente. C'è chi è preoccupato perché in questa fase si rivedono le car policy e i budget**

Quando la stessa strategia è stata applicata per le medie aziende, ha funzionato. Con i piccoli, invece no».

Una possibile motivazione può essere ricercata nel quadro generale degli incentivi e del regime fiscale, che in tempo di crisi scoraggia le aziende alle prese con budget ridotti. «L'andamento del segmento flotte - riprende Filippini - è ovviamente dovuto alla crisi, ma anche al fatto che le tipologie di auto più

diffuse tra le aziende sono escluse dagli incentivi: i parchi sono tuttora composti prevalentemente da mezzi a gasolio, che sono quelli con i vincoli di accesso al bonus più penalizzati (130 g/km di CO<sub>2</sub> invece dei 140 del benzina)».



**Eugenio Razelli, 59 anni**  
Presidente Anfia

**Per rilanciare il settore è opportuno prorogare gli eco-benefici per un arco temporale più ampio**



**Gianni Filippini, 65 anni**, segretario generale Unrae

**I parchi aziendali sono composti prevalentemente da veicoli a gasolio ovvero quelli che hanno i vincoli di accesso al bonus più penalizzanti**



**Lorenzo Bertuccio, 43 anni**, direttore scientifico Euro-mobility

**Nel nostro Paese la gestione dei veicoli è svincolata da logiche e ragionamenti di mobilità sostenibile**



**Pierluigi Del Viscovo, 49 anni**, direttore centro studi Fleet&Mobility

**Da anni ormai si sente dire che il noleggio a lungo termine è la nuova frontiera per le Pmi. Ma non sembra che sia esplosa**

me e di periodi di ammortamento fiscale più brevi, nonché l'innalzamento delle soglie di deducibilità ferme da oltre un decennio, potrebbero costituire i primi passi importanti per incassare una ripresata anche del settore dell'auto aziendale, con effetti positivi su tutto l'indotto».

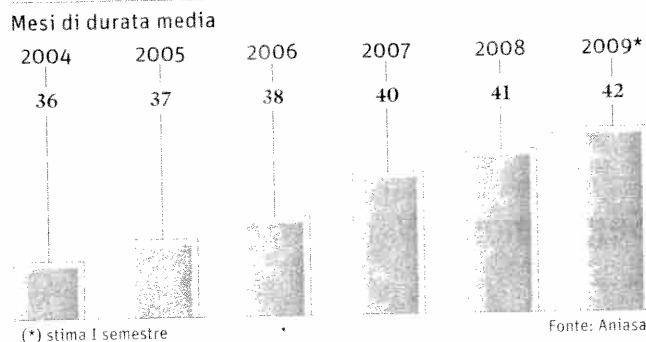
E come andranno le immatricolazioni? «Si prevede - riprende Eugenio Razelli, presidente di Anfia - che le immatricolazioni a fine anno rimarranno sopra i due milioni di unità, oltre 200 mila vetture in più rispetto alla previsione fatta prima dell'introduzione degli eco-incentivi».

La crisi potrebbe ritardare? «Attenzione a un fatto. È vero che la crescita del mercato auto nel mese di agosto è stata dell'8,7 per cento. Questo risultato, tuttavia, deve essere interpretato a fronte di un agosto 2008 che aveva chiuso a -25,7%, ovvero uno dei mesi peggiori dello scorso anno. Di qui scaturisce la nostra richiesta di una proroga degli eco-incentivi per un arco temporale più ampio».

no di durate contrattuali mini-

# La tendenza. Nuovi acquisti rimandati Un cliente su due ha prolungato il contratto nel 2009

## L'allungamento dei contratti



Francesco Paravati

In questo periodo di recessione economica generalizzata molti grandi e piccoli clienti del noleggio hanno infatti deciso di prolungare i vecchi contratti anziché rinnovare il parco macchine alla scadenza. Prova ne è il calo delle auto immatricolate dal settore che nei primi otto mesi del 2009 sono diminuite di quasi il 28%, 175 mila auto nuove contro le 242 mila dello stesso periodo del 2008, e ha ridotto la flotta circolante in mano alle aziende di 68 mila auto. Un dato in assoluta controtendenza con gli ultimi dieci anni in cui il noleggio a lungo termine era abituato a crescita a due cifre. Finora nel 2009 quasi il 50% dei clienti ha deciso di tenere le vecchie auto e rimandare almeno di un anno la restituzione. Di conseguenza, la durata media dei contratti, già cresciuta da 36 a 38 mesi nel 2008, si è allungata adesso a 48 mesi e contemporaneamente è aumentato l'utilizzo chilometrico che ormai ha superato la soglia dei 30 mila km l'anno per auto. «È una reazione alle difficoltà economiche delle aziende che noleggiavano e anche la conseguenza di una politica fiscale che non aiuta il noleggio a lungo termine - spiega Pietro Teofilatto, direttore generale dell'Aniasa, l'associazione delle aziende di noleggio - L'allungamento dei contratti è una soluzione temporanea alla crisi e all'incertezza normativa, era già successo a cavallo di 2006 e 2007, quando aumentarono le tasse sul noleggio molti clienti decisero di allungare i contratti anziché rinnovare le auto».

In conseguenza dell'allungamento dei contratti il valore residuo delle auto sul mercato dell'usato è diminuito del 20%, e la rivendita delle flotte è uno dei fattori chiave per il successo di questo business. «È un fenomeno che si è già diffuso in altri paesi molto più maturi dell'Italia nell'utilizzo del noleggio - continua -. Anche in Francia e Spagna, infatti, la durata si è allungata». Prolungare il contratto di una flotta a noleggio per un'azienda può voler dire un risparmio medio sul canone del 15-20% (meno in molti casi, mai di più) rispetto alla stipula di un contratto nuovo con autovetture nuove. Si tratta di cifre di tutto rispetto in anni di crisi come sono stati il 2008 e la prima parte del

2009. Ma il risparmio economico sicuramente non può durare a lungo per le aziende e tutti i contratti saranno rinnovati alla prossima scadenza, al massimo tra un anno visto che è raro che si superino i dodici mesi nel prolungare la vita di una flotta. Soprattutto perché il costo del canone nel noleggio a lungo termine è la risultante di diverse componenti tra cui il valore residuo sul mercato dell'usato del mezzo restituito. Già a fine 2008 il valore residuo come conseguenza del generale prolungamento dei contratti era sceso di quasi due punti percentuali che sono diventati 20 punti in meno nel primo semestre dell'anno in corso, colpevole anche la crisi delle auto di seconda mano e il rinnovo di incentivi per il nuovo. Alla

## MAGGIORE PERCORRENZA

La durata media delle flotte è salita a 48 mesi  
È aumentato anche l'utilizzo chilometrico che ha superato la soglia dei 30 mila km annui

prossima scadenza chi vorrà risparmiare troverà molto probabilmente più conveniente il rinnovo del proprio parco mezzi, cercando magari di diminuire gamma e cilindrata. L'ulteriore deprezzamento del veicolo, che dopo 48 mesi perde già più del 50% del proprio valore, farebbe aumentare a dismisura il canone di noleggio, rendendo antieconomico il prolungamento. Un'auto che ritorna da un contratto di noleggio se non è rivendibile immediatamente sul mercato dell'usato è un problema e un costo per i noleggiatori che tendono a liberarsene nel giro di pochi mesi. Tuttavia, c'è un elemento che gioca a favore della ripresa del mercato delle flotte: l'inasprirsi delle norme anti inquinamento e dei blocchi al traffico da parte di province e comuni consiglierà chi deve fargliare i propri veicoli senza troppi vincoli, a utilizzare veicoli nuovi o immatricolati secondo la normativa euro 5. «Dovremmo recuperare il terreno perduto sul fronte delle immatricolazioni - prevede il direttore di Aniasa - portando nuovo ossigeno anche all'intero mercato dell'auto. A fine anno il settore dovrebbe aver immatricolato 270 mila auto nuove in attesa nel 2010, di riprendere in mano e rinnovare tutti i contratti prolungati quest'anno».



Con 624.300 auto blu l'Italia ha il primato negativo nel mondo. Negli Usa, secondi, ce ne sono 72mila

Vittorio Carlomagno, presidente di Contribuenti.it



È un dato che non sta né in cielo né in terra. Mi piacerebbe sapere come hanno fatto i calcoli

Renato Brunetta, ministro per la Pubblica Amministrazione e l'Innovazione



**Auto pubbliche.** Le tendenze? Accordi più lunghi e maggiore richiesta di piccole vetture

# Anche lo Stato prende tempo

Preferito il noleggio a lungo termine all'acquisto

PAGINA A CURA DI  
Simona Loconsole

La crisi economica sta facendo sentire i suoi effetti anche nel mercato del noleggio a lungo termine di flotte per la Pubblica amministrazione. I maggiori operatori del settore, fornitori di Consip, la centrale per gli acquisti della Pa del ministero del Tesoro, confermano che nell'ultimo anno e mezzo si sono consolidate tendenze quali la proroga dei contratti in essere, una maggiore richiesta di vetture piccole di servizio per basse percorrenze e ritardi nei pagamenti (si veda articolo a destra). Tendenze da ricondurre alla necessità di ottimizzare il parco auto e razionalizzare la spesa per far fronte alle sofferenze di bilancio ormai diffuse nelle Pa, centrali e periferiche.

L'VIII Rapporto Aniasa sul noleggio veicoli 2008, presentato lo scorso luglio, evidenzia che tra il 2007 e il 2008 si è avuto un calo del peso del fatturato generato dalle Pa clienti delle società di noleggio a lungo termine (nlt), dal 2% del 2007 all'1% del 2008, e del

numero medio di vetture per Pa cliente (da 17 a 16), ma di contro il numero delle Pa clienti è cresciuto dell'1% rispetto al totale clienti, passando dal 2 al 3 per cento. È invece rimasto invariato al 7% del totale il parco auto a nlt circolante della Pa. «Questi numeri indicano che in certi casi e con volumi differenti - spiega Pietro Teofilatto, direttore del comparto noleggio a lungo termine di Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici) - le Pubbliche amministrazioni si indirizzano verso la proroga dei contratti». Una tendenza che il Rapporto Aniasa indica come generale, tanto che nel 2008 la durata media dei contratti di nlt è stata maggiore del 3,4% rispetto al 2007, si è assistito a una riduzione del 3,2%

## TEMPI DILATATI

La durata media delle intese si è spostata da un periodo di 12-24 a 36 mesi. Nell'ultima gara è stata aggiunta l'opzione a 6 anni

del peso dei contratti con durate 12 e 24 mesi e a un pari aumento delle durate superiori (maggiormente concentrato sui 36 mesi).

Per gli operatori del settore il mercato del nlt per la Pa ha comunque ampi margini di crescita e proprio Consip è chiamata a interpretare nuove esigenze di approvvigionamento. «Come fornitori Consip, attivi anche autonomamente sul mercato - dice Andrea Algeri, vicedirettore generale e direttore rapporti strategici e relazioni internazionali di Arval - riscontriamo che Consip non risponde ancora a tutta la domanda proveniente dalla Pa, motivo per cui molte amministrazioni fanno gare in proprio. È a queste che Consip deve guardare per fornire un servizio più completo ed efficace, capace di raggiungere gli obiettivi che il Governo si è posto quando ha pensato alla centrale di acquisti per la Pa». In particolare Algeri si riferisce alle Spa a capitale parzialmente o totalmente pubblico, che chiedono autovetture con allestimenti speciali a nlt (e non in acquisto, dato che

c'è crisi di liquidità), o alle amministrazioni che cercano veicoli di servizio per bassi chilometraggi e con contratto di nlt anche di 7-8 anni. «Consip ha sempre colto i suggerimenti degli operatori e così nell'ultima gara per il nlt per le utilitarie è stata inserita una durata contrattuale di 72 mesi - continua Algeri - mentre prima ci si fermava a 48 o al massimo 60 mesi. Ma ci sono casi, come le Asl, che noleggiavano utilitarie che dopo sei anni hanno compiuto solo 50-60mila km e alle quali sarebbe meglio offrire contratti di 84 o 96 mesi, richiesti in gare bandite in proprio».

I maggiori clienti Consip per le convenzioni veicoli a nlt, del resto, sono proprio le Pa, che coprono circa l'80% dei veicoli ordinati, e il restante 20% viene ordinato per lo più dalle aziende sanitarie e da Spa a capitale parzialmente pubblico. Fino a oggi Consip ha fornito in totale oltre 23mila autoveicoli con le sette convenzioni per il nlt e circa 9.400 veicoli attraverso quattro convenzioni per l'acquisto di autovetture e una convenzione

per l'acquisto di veicoli commerciali leggeri per le Pa.

«Il settore dell'autonoleggio interseca in maniera rilevante gli indirizzi Consip in materia di sostenibilità e innovazione - ha detto l'amministratore delegato Consip Danilo Broggi, durante la presentazione dell'VIII Rapporto Aniasa dello scorso luglio - contribuendo con ulteriore valore aggiunto al tema della ottimizzazione dei processi di acquisto pubblici». In questi anni infatti gli obiettivi del settore autonoleggio sono stati quelli di indirizzare comportamenti di acquisto virtuosi da parte delle Pa a vantaggio della collettività, sviluppare una politica degli incentivi nella direzione della sostenibilità ambientale e fornire uno sbocco al mercato di beni e servizi innovativi. Consip, da parte sua, cerca da quasi dieci anni di indirizzare la Pa verso acquisti verdi e di sostenere la diffusione nel settore pubblico di soluzioni di servizio ad alto tasso di innovazione (Fleet management, Car sharing, Car pooling).

**Pagamenti.** Ritardi medi superiori a 18 mesi

# Amministrazioni sempre più morose

È di minimo 18 mesi il ritardo dei pagamenti dei canoni ai fornitori delle flotte aziendali fatto registrare dalle Pubbliche amministrazioni. Lo conferma l'Aniasa, l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici. Nel dettaglio, tra le società di noleggio, Leaseplan, il cui 25% della flotta è fornito alle Pa, registra che i pagamenti scaduti che superano i termini di legge (60 giorni) sono il 50% e il 75% di essi supera i 90 giorni. Arval denuncia un ritardo che supera in media 360 giorni e interessa il 24% del fatturato, con un caso limite: una Pa centrale con un debito di 1.800.000 euro e un ritardo nel pagamento di 1.080 giorni. «Le Pa centrali dovrebbero dare il buon esempio - dice Andrea Algeri, vice direttore generale di Arval, - e invece in questo caso non riusciamo ad avere una persona con cui trattare». A poco serve l'imposizione di interessi di mora, perché le Pa hanno seri problemi di liquidità e perché essi «vengono fatturati separatamente al debito e non rientrano nei capitoli di spesa, per cui è facile che a distanza di anni non vengono riconosciuti e pagati», continua Algeri.

E così la Consip, la Centrale per gli acquisti della Pa che fa capo al ministero del Tesoro, per dare una certa garanzia ai fornitori nelle convenzioni per il noleggio a lungo termine (nlt) prevede, oltre all'applicazione degli interessi di mora, la possibilità di non accettare (all'interno delle medesima Convenzione) il secondo ordinativo di fornitura emesso da un'amministrazione in ritar-

do nei pagamenti e la facoltà di sospendere l'esecuzione di servizi accessori al noleggio, come la manutenzione. Le società di noleggio si sono anche attrezzate da sé con servizi interni di recupero crediti, perché la Pa resta comunque un buon cliente. «La Pa genera grossi volumi per cui anche se paga in ritardo permette di coprire i costi fissi», sottolinea Marco Barchiesi, direttore amministrazione finanze e controllo di Leaseplan Italia. «Il credito verso la Pa non è di facile riscossione ma è sicuro - dichiara Domenico Lup, responsabile marketing di Leasys -. Cosa che non capita con i privati». Inoltre si tratta di una clientela talmente varia da

## RATE SCADUTE

Per le società di locazione tra i meno puntuali figurano i ministeri degli Interni e delle Infrastrutture oltre alle Asl del Centro-Sud

non poter fare di tutta un'erba un fascio, anche se Arval, Leaseplan e Leasys confermano che le Pa locali e le Asl del Centro-Sud sono tra le più ritardatarie, insieme ad alcuni grossi ministeri come quello degli Interni e di Infrastrutture e Trasporti.

Un'altra problematica di settore denunciata da Aniasa deriva dal Decreto del ministero dell'Economia e delle Finanze 18 gennaio 2008, n. 40, che blocca i pagamenti superiori a 10 mila euro per le imprese ritenute morose nei confronti delle Pa. Secondo il Codice della Strada le aziende di noleggio sono deresponsabilizzate dal pagamento delle sanzioni, perciò se un'auto della flotta a nlt di una Pa viene multata per infrazione, la contravvenzione deve essere asse-

gnata a chi guidava in quel momento. La difficoltà di identificare l'autista, procedure burocratiche lente e ancora sottoposte a meccanismi cartacei di doppia notifica portano ad assegnare la multa alle società di noleggio, che così risultano morose verso lo Stato. E per via del suddetto Decreto 40/2008 le Pa debentrici si sentono autorizzate a non pagare (debiti di migliaia di euro).

Per arginare la situazione, in accordo con Aniasa, i Comuni di Roma, Milano, Firenze, Verona, Brescia, hanno avviato procedure informatiche che riducono del 90% i tempi di notifica all'effettivo trasgressore, del 50% i costi del personale addetto e annullano le spese postali di notifica e rinotifica.

Da parte sua Consip nell'ultima gara per il nlt del giugno 2009 ha inserito nuovi accorgimenti, illustrati dall'amministratore delegato Danilo Broglio scorso luglio durante la presentazione dell'VIII Rapporto Aniasa sul noleggio, veicoli 2008. Tra questi c'è il dover autorizzare espressamente il fornitore al pagamento delle sanzioni amministrative con diritto di ottenere la restituzione di quanto pagato mediante addebito in fattura. Se ciò non avviene il fornitore può, per ogni notifica, farsi riconoscere una somma forfettaria per la gestione delle multe pari a 7,50 euro.

C'è poi chi ha poi fiducia nei provvedimenti del decreto legge anticrisi in vigore dal primo luglio 2009 per accelerare i pagamenti delle Pa. È il caso di Subaru Italia (fornitore di auto con allestimenti speciali al ministero degli Interni e ad alcune forze dell'ordine), dalla cui direzione amministrativa Giorgio Vincenzi ricorda che due anni fa si è dovuto aspettare un anno per incassare quanto dovuto.

**Strategie.** Le iniziative delle aziende contro l'inquinamento

# Ridurre i consumi in otto mosse

Controllare in tempo reale i consumi e le emissioni di CO<sub>2</sub> della propria flotta e intervenire in tempo reale per ridurli, grazie alla sostituzione delle auto o con comportamenti di guida più disciplinati. È questa la nuova frontiera dei servizi di consulenza che le aziende di noleggio offrono ai propri clienti. Con una serie di programmi tecnologici ormai i fleet manager delle aziende sono in grado di monitorare costantemente le virtù economiche e ecologiche delle proprie auto. La tendenza al downsizing e al downgrading delle auto in flotta è cominciata proprio per ridurre consumi di carburante ed emissioni inquinanti. Tutte le case di noleggio offrono la possibilità di monitorare il comportamento ecologico ed economico delle proprie flotte durante la circolazione su strada e in alcuni casi, anche di sostituire le auto troppo dispendiose e inquinanti come nel caso di Ge e del programma Key Solutions. Proprio la multinazionale americana nel corso di una ricerca ha scoperto che in Europa una migliore gestione delle varie voci di costi di esercizio possa portare a un risparmio di 900 euro l'anno (192 euro di risparmio grazie alla riduzione di emissioni e di consumi e 60 euro da una migliore gestione del carburante). Sempre nell'ottica di riduzione dei costi Arval organizza per i driver dei suoi clienti corsi di guida ecologica con l'obiettivo di assimilare le tecniche appropriate per sfruttare al meglio l'efficienza del motore. «I corsi insegnano ad adottare com-

portamenti analizzati alla riduzione dell'impatto ambientale nella guida per sviluppare la concentrazione e un'analisi costante delle situazioni e delle informazioni che l'ambiente trasmette. Il tutto per orientare il driver verso una maggior consapevolezza sugli effetti della propria guida», spiegano dall'azienda fiorentina. LeasePlan ha messo a punto l'EcoCalculator, che misura il livello medio delle emissioni di CO<sub>2</sub> della flotta, il consumo e il costo del carburante, marcando il punto di partenza di un programma per la riduzione progressiva delle emissio-

ni fino al raggiungimento del target di emissioni medie preventivate dall'azienda cliente. E si spinge ancora più in là con 8 consigli da dare ai driver per una guida più "verde" ed economica: passare alla marcia superiore appena possibile, fra i 2.000 e i 2.500 giri. Mantenere una velocità costante, con la marcia più alta possibile e motore a bassi giri/min. Anticipare il flusso delle auto, giocando d'anticipo sul traffico circostante. Decelerare dolcemente, rilasciando l'acceleratore in tempo, senza togliere la marcia e senza scalare.

Controllare frequentemente la pressione degli pneumatici perché una pressione inferiore del 25% rispetto alla norma aumenta del 10% la resistenza al rotolamento e del 2% il consumo del carburante. Effettuare la manutenzione dell'auto per migliorare il consumo di carburante in media del 4 per cento. Pianificare e ottimizzare i viaggi, per risparmiare circa l'1% di carburante ed evitare fermi e pesi eccessivi.

Sempre Leaseplan a calcolare poi l'incidenza degli accessori sul consumo di carburante e quindi sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. Così si scopre che il condizionatore aumenta il consumo di carburante di una percentuale che va dal 17 al 30% a seconda dei casi, che il portasci e il portabagagli sul tetto incidono sull'aerodinamica e sul peso facendo aumentare i consumi di circa il 22%, che guidare in modo troppo "sportivo" fa consumare il 20% in più di carburante e il finestrino aperto il 10% in più, mentre ogni peso aggiuntivo di 50 chili aumenta il consumo del 3 per cento.

**F. Pa.**

## CONSIGLI DI GUIDA

- 1 Passare alla marcia superiore appena possibile, fra i 2.000 e i 2.500 giri;
- 2 mantenere una velocità costante, con la marcia più alta possibile;
- 3 anticipare il flusso delle auto, giocando d'anticipo sul traffico circostante;
- 4 decelerare dolcemente, rilasciando l'acceleratore in tempo, senza togliere la marcia e senza scalare;
- 5 controllare frequentemente la pressione degli pneumatici perché una pressione inferiore del 25% rispetto alla norma aumenta del 10% la resistenza al rotolamento e del 2% il consumo del carburante;
- 6 effettuare la manutenzione dell'auto per migliorare il consumo di carburante in media del 4%;
- 7 pianificare i viaggi e evitare fermi e pesi eccessivi;
- 8 calcolare l'incidenza degli accessori sul consumo di carburante (condizionatore, portasci, eccetera).