

Da Volvo a Mercedes, aumentano le vetture mild hybrid plug-in adatte a lunghe percorrenze

# IBRIDO DIESEL, È LA SOLUZIONE?

## La proposta gasolio+elettrico arriva nelle flotte

DI ENRICO SBANDI

L'ultima arrivata è una belva da 316 cavalli, che fa 0-100 in 5,6 secondi, raggiunge i 250 km/h e nella marcia in modalità ibrida consuma 1,6 litri di gasolio per 100 km. 1,6 con la virgola, avete letto bene. È una Mercedes, a gasolio ed elettrica insieme. È il diesel ibrido plug-in della nuova 300 DE, disinvolta dal benzinaio, dove si approvvigiona con 60 litri e rapida alla colonnina, dove impiega 2 ore per ricaricare gli accumulatori se c'è la presa dedicata wallbox. Va a fare compagnia alla prima nata della categoria, la Volvo V60 T8 twin engine, diesel ed elettrica, anche qui con spina per la ricarica. Sarà il diesel ibrido la soluzione per la mobilità aziendale, capace di coniugare lunga autonomia, consumi bassi ed emissioni contenute? Si risponde tirando fuori 66mila euro almeno per la Mercedes, qualcosa in meno per la Volvo, comunque fuori quota eurobonus (il limite è 50 mila euro). Ma l'abbinata diesel elettrico sta montando, anche con soluzioni «mild-hybrid» (dove non c'è possibilità di marcia con il solo motore elettrico, adoperato per recuperare energia in fase passiva e restituirla come addizione di potenza in accelerazione), sviluppate da Volkswagen, Audi e Kia per esempio.

Insomma, la tecnologia c'è, rende in maniera eccellente, occorre aspettare che si moltiplichino i modelli, anche verso la fascia inferiore, come già pianificano sia Mercedes e Volvo, sia i concorrenti.

In attesa che le auto elettriche

conquistino autonomie maggiori grazie allo sviluppo degli accumulatori e che nasca una rete sufficiente di ricariche per raggiungere la quota di mercato indicata in Europa (45% da qui al 2030), la risposta alle esigenze delle flotte aziendali potrebbe arrivare proprio dall'abbinamento dell'(ingiustamente) ostracizzato diesel con l'elettrico. Soluzione ibrida economicamente più sostenibile rispetto alla versione con abbinamento a benzina, dove i consumi nella marcia con motore termico crescono sensibilmente a causa del sovraccarico rappresentato dal gruppo motore elettrico+accumulatori.

«La domanda dei fleet manager è precisa: disporre di motori affidabili ed economici per lunghe percorrenze ed essere contemporaneamente svincolati dalle difficoltà in ambito cittadino derivanti da limitazioni anti-inquinamento o blocchi del traffico imposti dalle varie amministrazioni. La soluzione è ibrida, lo dicono anche i dati di mercato. Se in abbinamento con il gasolio, ancora meglio»,

commenta **Pietro Teofilatto**, direttore della sezione Noleggio a lungo termine di Aniasa, l'Associazione delle imprese di settore.

Le percorrenze medie delle flotte sono alte, tra i 26-28 mila chilometri anno, e i costi nonché

il consumo indirizzano necessariamente al gasolio, in quanto ad oggi non vi sono valide alternative economiche, specialmente per i segmenti medio-alti,

che costituiscono il 60% del parco. E poi, considerati gli obiettivi di efficienza e di sicurezza della loro flotta, il diesel è ancora l'alimentazione migliore. Senza dimenticare che il diesel produce meno CO2, il parametro su cui le imprese basano sensibilità ed obblighi ambientali. Nel 2018 il noleggio nel suo complesso ha immatricolato veicoli a gasolio per il 70%, qualcosa in meno sul 2017, mentre si riscontra una certa diminuzione anche dei veicoli a benzina. Un calo a tutto vantaggio delle alimentazioni alternative, che complessivamente rappresentano un volume di circa 33 mila unità, arrivando a una quota del 7,5%, quasi il doppio rispetto al 2017. «Il passaggio alla fase elettrica così come la stanno perseguendo le case automobilistiche è difficilmente realizzabile, soprattutto per via della carenza delle infrastrutture di ricarica», commenta **Paolo Ghinolfi**, a.d. di Sifa, società di noleggio al lungo termine del gruppo BPer Banca, specializzata in flotte aziendali. «Questa carenza ancora oggi impatta sulle poche vetture elettriche circolanti, e quindi renderebbe critico supportare adeguatamente tutte le vetture al 100% elettriche che teoricamente già oggi potrebbero essere messe in circolazione. Ci vorrà molto tempo prima che l'elettrico si affermi realmente come soluzione di mobilità nuova e alternativa a quelle attualmente esistenti. Ne



Peso: 49%

consegue», conclude Ghinolfi, «che l'elettrificazione associata a un'ibridazione con motori tradizionali come il diesel o benzina è certamente la migliore fra le vie che possono rendere questo percorso naturale, fisiologico e attuabile, diversamente dall'opinione utopistica che og-

gi si sta creando, ossia che tutti debbano guidare con l'elettrico puro da subito.» (riproduzione riservata)



*La Volvo V60 T8 twin engine*



*La Mercedes C300 DE*



Peso:49%

## Batterie, l'Occidente già schiavo del monopolio cinese sulle materie prime

La Cina ha le mani sulla quasi totalità delle materie prime per la costruzione di accumulatori, a partire dal monopolio sulla grafite, ritenuto il materiale chiave per le nuove generazioni di batterie leggere e ad alta capacità. A guardare il grafico diffuso da Benchmark Mineral Intelligence, l'Occidente si sta impiccando da solo al palo dell'industria dell'auto elettrica made in China. La vastità del mercato della Grande Muraglia, in buona parte ancora di prima motorizzazione, ha determinato fin d'ora lo sbilanciamento dell'industria automobilistica mondiale, in primo luogo di quella europea, verso la propulsione elettrica e ormai i produttori tradizionali non paiono più in grado di imporre regole. Lo scenario per il 2030 è definito, Bank of America prevede che a partire da quell'anno la domanda di petrolio per autotrazione subirà una drastica inversione di tendenza, con la Cina in testa, dove 3 auto su 4 saranno elettriche, a fronte di percentuali intorno al 45%, sia in Europa sia negli Usa (dati Osservatorio Autopromotec).

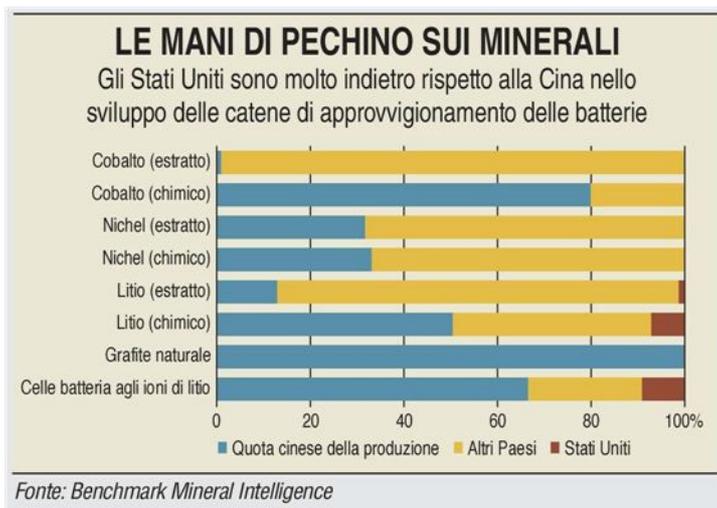
La crociata contro il diesel e più in generale contro i motori a idrocarburi fa il resto. Dallo scorso anno l'anatema sui propulsori a gasolio, scatenato dal diesel-gate che ha colpito prima Vw-Audi, poi esteso anche ad altre case, è diventato virale: dopo anni di progressivi incrementi, il 2018 ha segnato, focalizzando sul mercato italiano, una contrazione generale delle immatricolazioni di oltre il 12%. Calo continuato nel primo trimestre di quest'anno, che ha portato la quota di incidenza dal 55% al 44%. Eppure le analisi, dati alla mano, dicono il contrario. In Europa l'intero comparto del trasporto su strada produce globalmente il 10% delle polveri inquinanti (PM 10 e PM 2.5) e il 40% degli ossidi di azoto NOx; mentre il diesel è ben al di sotto di questi valori, producendone rispettivamente il 4% e il 13%. Le più recenti motorizzazioni Euro 6 D-Temp inoltre producono solo lo 0,24% di polveri e lo 0,17% di NOx, con modelli che, secondo

nuovi test, rispettano ampiamente i limiti previsti dalla normativa europea WLTP-RDE.

I dati, contenuti nel Rapporto Aniasa 2018, parlano chiaro: oggi, rispetto ad una Euro 1, un'auto Euro 6 emette il 96% in meno di PM e il 95% in meno di NOx. Ciò significa che il miglioramento della qualità dell'aria dipende quindi unicamente dalla velocità di ricambio del parco circolante attraverso le tecnologie motoristiche più avanzate. Attualmente, contrariamente alle intenzioni e con il generalizzato calo delle immatricolazioni diesel, sta invece aumentando il livello di CO2 in tutti i Paesi EU. «Risulta difficile indicare quale sarà l'alimentazione preferita per le scelte aziendali nei prossimi anni», spiega **Mas-similiano Archiapatti**, presidente di Aniasa. «Probabilmente l'evoluzione verso l'elettrico continuerà a passi via via 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. Peraltro gasolio e benzina continueranno ad essere di interesse, con un calo molto graduale, ma anche con momenti di rilancio. La forte diffusione delle motorizzazioni ibride e l'effettivo inizio delle vendite anche delle auto elettriche prospettano sicuramente una positiva trasformazione dell'intero automotive. Lo scenario sul palcoscenico è di colpo nuovo e risulta difficile fare previsioni su costi, valori residui, facilità nella rivendita, facilità nella produzione di energia, addirittura su chi saranno gli attori. Di certo», conclude Archiapatti, «il noleggio porrà la massima attenzione: anticipare i tempi e rimodulare l'offerta sono le sue prerogative». (ri-produzione riservata)



Peso:32%



Peso:32%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.

231-116-080

## Dal lungo termine arriva l'«usato col pedigree»: chilometri garantiti, ricambi originali e manutenzione regolare

Un giro d'affari da un miliardo e mezzo di euro l'anno: le chiamano «auto con il pedigree», sono le autovetture che provengono dal noleggio a lungo termine, il 73% delle quali vengono smistate dalle reti dei concessionari, complessivamente lo scorso anno sono state oltre 178 mila unità. «Oggi il cliente deve poter disporre della completa tracciabilità dell'auto che acquista usata», spiega Pietro Teofilatto, direttore della sezione Noleggio a lungo termine dell'associazione di categoria Aniasa. «La provenienza dal noleggio è in grado di garantire sotto tutti gli aspetti i dati riguardanti la storia del mezzo». Chilometraggio, manutenzione, ma non solo: sulla quotazione dell'auto incide la regolarità degli interventi e l'originalità dei ricambi. Il tema è delicato, in quanto la normativa in vigore autorizza, accanto all'impiego di ricambi originali, anche gli equivalenti (realizzati dai fabbricanti di terze parti e omologati dalla casa produttrice dell'auto), spesso confusi con gli alternativi, prodotti con standard che li rendono adattabili al posto degli originali, ma senza garanzie che la qualità sia la stessa. L'elettronica e la connessione sempre più presenti sui veicoli, offrono oggi l'opportunità di verifiche via via più dettagliate e si infittiscono i controlli incrociati nelle aziende che operano nel settore del noleggio ed anche nelle reti di manutenzione al servizio di flotte aziendali per garantire la qualità degli interventi, rinunciando a facili risparmi sulla manutenzione che possono far danni ben superiori ai benefici, in termini di sicurezza e andando a incidere sul valore residuo del bene-auto. «Ecco perché come Aniasa siamo particolarmente sensibili alla questione», prosegue Teofilatto. «La possibilità

di risalire alla storia dei veicoli è di grande importanza sia nella prima vita delle nostre vetture, quando sono sotto il controllo dei fleet manager, sia quando, esaurito il periodo utile per il noleggio, hanno la seconda giovinezza nelle mani degli acquirenti privati».

«È di grande importanza che in tutti gli interventi di manutenzione e riparazione siano adottate le componenti originali con cui i vari modelli sono stati progettati e ciò vale sia per i ricambi sia per i processi di riparazione», spiega **Fabrizio Guidi**, presidente di AsConAuto, associazione che presidia un network di 22 consorzi con 930 concessionari e 21 mila autoriparatori per lo sviluppo delle vendite dei ricambi originali. Le iniziative sviluppate dall'Associazione forniscono soluzioni e strumenti che consentono alle reti di riparazione di individuare i ricambi adeguati minimizzando le possibilità di errore e tracciare gli interventi, a garanzia dell'utente finale. «L'originalità del ricambio è importante per la integrità e la funzionalità del veicolo e ciò vale a maggior ragione per le flotte aziendali. L'Associazione collabora anche con società di noleggio che vogliono offrire queste tutele ai loro clienti», prosegue Guidi. «Va anche considerato che l'importanza del ricambio originale è determinante sia per i livelli di sicurezza ed efficienza dei veicoli sia per il mantenimento del valore dell'automezzo sul mercato dell'usato: un problema molto sentito all'interno dei parchi auto aziendali e del noleggio a lungo termine, che considera significativa questa parte di mercato rispetto al proprio giro d'affari. Ecco, dunque, una sinergia che protegge il consumatore. Ma anche



Peso: 37%

una cultura che garantisce la qualità del prodotto e quindi il suo valore nel tempo». (riproduzione riservata)



Peso:37%

Nonostante la stagnazione del mercato interno il settore cresce in percentuale sulle immatricolazioni

# A NOLEGGIO 8 AZIENDALI SU 10

## Segno più anche per i fatturati delle società di renting (+10%)

DI ENRICO SBANDI

Il mercato dell'auto soffre per la domanda interna contratta, l'incertezza delle prospettive economiche, il calo di fiducia delle imprese e, non ultima, l'abolizione degli incentivi fiscali del superammortamento. Il colpo di grazia è arrivato dalla richiesta di proroga avanzata dal governo italiano all'Ue della non detraibilità dell'Iva per le auto aziendali, fino al 2022. In un panorama simile il noleggio si difende nei fatturati, completando il paniere dei servizi e confermandosi come soluzione ponte ideale fra il modello ormai superato del veicolo di proprietà e il concetto, sempre più diffuso grazie alla telematica, della mobilità come servizio.

Ma ecco i dati. Le immatricolazioni di auto calano, maggio ha chiuso ancora con un segno meno (-1,2%) e primi cinque mesi segnano -3,8%, rispecchiando la situazione di stagnazione dell'economia italiana. Secondo i dati diffusi a inizio giugno dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel periodo gennaio-maggio non fanno eccezione le immatricolazioni per noleggio a lungo termine, che sono state di 135.776 autovetture, con un calo anno su anno del 2,6%. Ma l'andamento è comunque positivo, in quanto il calo dei primi cinque mesi dell'anno dipende dal fatto che il confronto si fa con il periodo gennaio-maggio 2018 in cui le immatricolazioni per noleggio erano fortemente sostenute dai superammortamenti. La quota delle immatricolazioni per noleggio sul

totale immatricolato nel 2019 è comunque in crescita, tanto che un'auto immatricolata su sei è ormai destinata al noleggio a lungo termine.

Diverso il discorso per il fatturato delle società di noleggio a lungo termine (che si sviluppa sui contratti), il cui consuntivo dello scorso anno (dati Rapporto Aniasa 2018, pubblicato un mese fa) segna l'ottavo anno di crescita consecutiva, con la flotta che ha superato le 900 mila unità e il fatturato di noleggio che è arrivato a 5,5 miliardi di euro (+10% sul 2017).

«Nonostante il mercato generale sia in contrazione, nel 2018 abbiamo conseguito un risultato di rilievo anche sul fronte delle immatricolazioni, con 309 mila unità tra vetture e veicoli commerciali per il noleggio a lungo termine, un aumento finale contenuto del +2%, ma con un'incidenza sul mercato passata in cinque anni dal 10 al 14%», precisa Massimiliano Archiapatti, presidente dell'Associazione delle imprese di noleggio Aniasa.

«Oltre all'offerta sempre più allettante anche delle case automobilistiche, un esempio dell'evoluzione dei consumi viene dal mondo dei concessionari. Se fino a qualche anno fa assisteva preoccupato allo sviluppo del noleggio, innescando anche di recente frizioni con le stesse case circa le politiche commerciali attuate, in realtà il comparto oggi mostra di comprendere nella pratica la valenza del noleggio come moltiplicatore di attività, incluso l'aftermarket,

con la costituzione di società anche partecipate da istituti di credito».

Il successo del noleggio a lungo termine è confermato da ulteriori dati forniti dall'operatore leader del settore, LeasePlan: Le immatricolazioni per noleggio a lungo termine hanno superato il livello ante-crisi già

nel 2014 ed hanno continuato a crescere fino a collocarsi nel 2018 al di sopra del dato del 2007 del 71,2%, a differenza delle immatricolazioni complessive di autovetture sul mercato italiano nel 2018 che sono ancora al di sotto dei livelli ante-crisi (2007) del 23,4%.

«La formula del noleggio a lungo termine per acquisire la disponibilità di un'auto», conferma **Alberto Viano**, amministratore delegato di LeasePlan Italia, «sta incontrando un favore crescente, non solo nelle aziende, ma anche tra i privati». Proprio per i vantaggi che offre in termini economici e di facilità di gestione dei veicoli, secondo le indicazioni di LeasePlan, oltre l'80% delle auto delle flotte aziendali è ormai in noleggio a lungo termine e la formula piace sempre di più anche ai privati, per i quali si registra il raddoppio del numero di clienti negli ultimi tre anni. Nel 2017, i privati che hanno rinunciato ad acquistare un'auto per prenderla in noleggio a lungo termine sono stati 25 mila, nel 2018 sono stati 40 mila e, secondo le previsioni,



Peso: 48%

arriveranno almeno a 50 mila  
a consuntivo del 2019. (ripro-  
duzione riservata)



Peso:48%

Il business legato all'auto connessa vale più di 60 mld di euro globali e cresce a tripla cifra (+260%)

# COSÌ LA RETE CAMBIA LA MOBILITÀ

## Oggi con il car sharing 100 utenti condividono una sola auto

DI ENRICO SBANDI

**L**a connettività, l'aspetto del mondo 4.0 trasferito sull'impiego dell'auto, crea nuovi modelli comportamentali, rivoluziona i modelli di business, offre nuove opportunità e suscita anche nuove resistenze. Dal possesso dell'automobile si è arrivati oggi alla mobilità come servizio. Qualche numero per indicare l'importanza già raggiunta dai servizi di sharing: fra Milano e Roma gli utenti registrati presso i diversi operatori, sia con propulsioni tradizionali, sia con trazione elettrica, sono quasi 2 milioni oltre un terzo dei quali attivi, che hanno effettuato circa 12 milioni di noleggi nell'ultimo anno, complessivamente 6.600 vetture in flotta, praticamente un rapporto di 100 utenti attivi per ciascuna auto. Il tutto, reso possibile dalla interconnessione in rete e dalla portabilità dei dispositivi attraverso i quali verificare la disponibilità dei veicoli, rintracciarli e svolgere tutte le operazioni connesse al noleggio, dall'apertura delle porte alla fatturazione, all'addebito degli eventuali rifornimenti.

«Nei nuovi scenari di mobilità sempre più configurati attorno all'uso del veicolo, il noleggio è partner essenziale per l'industria e i servizi all'auto, non solo per i volumi di veicoli, ma per il gigantesco indotto di attività, che spaziano dalla digital mobility alla gestione

di ogni aspetto della circolazione, alle operazioni di test e di verifica dei nuovi modelli commercializzati», spiega Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, associazione che ha da poco costituito al proprio interno la nuova sezione Digital Automotive riunendo i principali e più innovativi player del settore.

A questo bisogna aggiungere l'anticipazione di nuove tendenze nell'universo dell'auto, come ad esempio è accaduto con l'installazione dei sistemi di navigazione, di comunicazione, degli allestimenti business, delle black-box e ora sta avvenendo con gli Adas (Advanced Driver Assistance Systems), i sistemi di sicurezza avanzata alla guida.

Tutto gira intorno al nuovo paradigma dell'auto connessa, che già oggi rappresenta una formidabile sorgente di dati (se ne stima la produzione di 2,5 terabyte al giorno nel mondo), spostando sempre di più gli equilibri dei servizi legati alla mobilità verso gli operatori specializzati, ormai in grado di attirare crescenti marginalità rispetto alla produzione dell'hardware dei veicoli.

I dati di una ricerca sviluppata dalla società di consulenza Bain&Company stimano che il mondo legato all'auto connessa valga oggi più di 60 miliardi di euro a livello globale e si prevede una crescita a tripla cifra (+260%) nei prossimi otto anni. Nei prossimi 3-4

anni saranno consegnati 125 milioni di auto connesse. I dispositivi attuali permettono di scambiare dati diversi sui guidatori (stile di guida, percorsi preferiti, punti di interesse), sul veicolo (pressione pneumatici, stato del motore, livello oli), fino a quelli ambientali (presenza di pioggia, situazioni di traffico).

Nell'ambito della ricerca, una specifica indagine che ha riguardato un campione di 1.200 automobilisti italiani ha messo in evidenza alcuni aspetti fondamentali, dai quali emergono apertura e anche qualche motivo di prudenza rispetto al rischio di eccessiva invasività della connessione. Un italiano su 3 guida già oggi un'auto connessa e oltre la metà intende dotarsene. Il 60% degli automobilisti si è dichiarato disposto a condividere i dati del veicolo (ma non quelli personali del telefono) per servizi che possano aumentare la sicurezza personale e dell'auto, come la localizzazione in caso di emergenza o furto, la diagnostica da remoto e la manutenzione predittiva. Persistono timori su possibili accessi ai dati, violazioni della privacy o hackeraggio del veicolo. (riproduzione riservata)



Peso: 44%

Sezione: ANIASA



Peso:44%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.

231-116-080

# Da Volvo a Mercedes, aumentano le vetture mild hybrid plug-in adatte a lunghe percorrenze IBRIDO DIESEL, È LA SOLUZIONE?

## La proposta gasolio+elettrico arriva nelle flotte

DI ENRICO SBANDI

L'ultima arrivata è una belva da 316 cavalli, che fa 0-100 in 5,6 secondi, raggiunge i 250 km/h e nella marcia in modalità ibrida consuma 1,6 litri di gasolio per 100 km. 1,6 con la virgola, avete letto bene. È una Mercedes, a gasolio ed elettrica insieme. È il diesel ibrido plug-in della nuova 300 DE, disinvoltata dal benzinaio, dove si approvvigiona con 60 litri e rapida alla colonnina, dove impiega 2 ore per ricaricare gli accumulatori se c'è la presa dedicata wallbox. Va a fare compagnia alla prima nata della categoria, la Volvo V60 T8 twin engine, diesel ed elettrica, anche qui con spina per la ricarica.

Sarà il diesel ibrido la soluzione per la mobilità aziendale, capace di coniugare lunga autonomia, consumi bassi ed emissioni contenute? Si risponde tirando fuori 66 mila euro almeno per la Mercedes, qualcosa in meno per la Volvo, comunque fuori quota eurobonus (il limite è 50 mila euro). Ma l'abbinata diesel elettrico sta montando, anche con soluzioni «mild-hybrid» (dove non c'è possibilità di marcia con il solo motore elettrico, adoperato per recuperare energia in fase passiva e restituirla come addizione di potenza in accelerazione), sviluppate da Volkswagen, Audi e Kia per esempio.

Insomma, la tecnologia c'è, rende in maniera eccellente, occorre aspettare che si moltiplichino i modelli, anche verso la fascia inferiore, come già pianificano sia Mercedes e Volvo, sia i concorrenti.

In attesa che le auto elettriche conquistino autonomie maggiori grazie allo sviluppo degli accumulatori e che nasca una rete sufficiente di ricariche per raggiungere la quota di mercato indicata in Europa (45% da qui al 2030), la risposta alle esigenze delle flotte aziendali potrebbe arrivare proprio dall'abbinamento dell' (ingiustamente)

ostracizzato diesel con l'elettrico. Soluzione ibrida economicamente più sostenibile rispetto alla versione con abbinamento a benzina, dove i consumi nella marcia con motore termico crescono sensibilmente a causa del sovraccarico rappresentato dal gruppo motore elettrico+accumulatori.

«La domanda dei fleet manager è precisa: disporre di motori affidabili ed economici per lunghe percorrenze ed essere contemporaneamente svincolati dalle difficoltà in ambito cittadino derivanti da limitazioni anti-inquinamento o blocchi del traffico imposti dalle varie amministrazioni. La soluzione è ibrida, lo dicono anche i dati di mercato. Se in abbinamento con il gasolio, ancora meglio»,

commenta **Pietro Teofilatto**, direttore della sezione Noleggio a lungo termine di Aniasa, l'Associazione delle imprese di settore.

Le percorrenze medie delle flotte sono alte, tra i 26-28 mila chilometri anno, e i costi nonché

il consumo indirizzano necessariamente al gasolio, in quanto ad oggi non vi sono valide alternative economiche, specialmente per i segmenti medio-alti, che costituiscono

il 60% del parco. E poi, considerati gli obiettivi di efficienza e di sicurezza della loro flotta, il diesel è ancora l'alimentazione migliore. Senza dimenticare che il diesel produce meno CO2, il parametro su cui le imprese basano sensibilità ed obblighi ambientali. Nel 2018 il noleggio nel suo complesso ha immatricolato veicoli a gasolio per il 70%, qualcosa in meno sul 2017, mentre si riscontra una certa diminuzione anche

dei veicoli a benzina. Un calo a tutto vantaggio delle alimentazioni alternative, che complessivamente rappresentano un volume di circa 33 mila unità, arrivando a una quota del 7,5%, quasi il doppio rispetto al 2017. «Il passaggio alla fase elettrica così come la stanno perseguendo le case automobilistiche è difficilmente realizzabile, soprattutto per via della carenza delle infrastrutture di ricarica», commenta **Paolo Ghinolfi**, a.d. di Sifa, società di noleggio al lungo termine del gruppo BPer Banca, specializzata in flotte aziendali. «Questa carenza ancora oggi impatta sulle poche vetture elettriche circolanti, e quindi renderebbe critico supportare adeguatamente tutte le vetture al 100% elettriche che teoricamente già oggi potrebbero essere messe in circolazione. Ci vorrà molto tempo prima che l'elettrico si affermi realmente come soluzione di mobilità nuova e alternativa a quelle attualmente esistenti. Ne consegue», conclude Ghinolfi, «che l'elettrificazione associata a un'ibridazione con motori tradizionali come il diesel o benzina è certamente la migliore fra le vie che possono rendere questo percorso naturale, fisiologico e attuabile, diversamente dall'opinione utopistica che oggi si sta creando, ossia che tutti debbano guidare con l'elettrico puro da subito.» (riproduzione riservata)



Peso: 55%



***La Mercedes C300 DE***



***La Volvo V60 T8 twin engine***



Peso:55%

## Batterie, l'Occidente già schiavo del monopolio cinese sulle materie prime

La Cina ha le mani sulla quasi totalità delle materie prime per la costruzione di accumulatori, a partire dal monopolio sulla grafite, ritenuto il materiale chiave per le nuove generazioni di batterie leggere e ad alta capacità. A guardare il grafico diffuso da Benchmark Mineral Intelligence, l'Occidente si sta impiccando da solo al palo dell'industria dell'auto elettrica made in China. La vastità del mercato della Grande Muraglia, in buona parte ancora di prima motorizzazione, ha determinato fin d'ora lo sbilanciamento dell'industria automobilistica mondiale, in primo luogo di quella europea, verso la produzione elettrica e ormai i produttori tradizionali non paiono più in grado di imporre regole. Lo scenario per il 2030 è definito, Bank of America prevede che a partire da quell'anno la domanda di petrolio per autotrazione subirà una drastica inversione di tendenza, con la Cina in testa, dove 3 auto su 4 saranno elettriche, a fronte di percentuali intorno al 45%, sia in Europa sia negli Usa (dati Osservatorio Autopromotec).

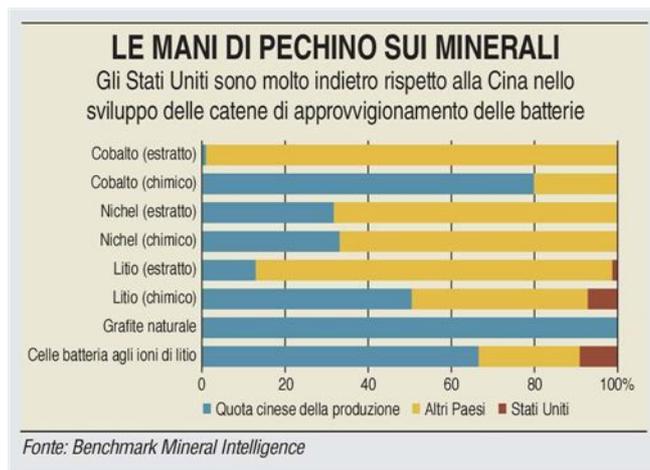
La crociata contro il diesel e più in generale contro i motori a idrocarburi fa il resto. Dallo scorso anno l'anatema sui propulsori a gasolio, scatenato dal diesel-gate che ha colpito prima Vw-Audi, poi esteso anche ad altre

case, è diventato virale: dopo anni di progressivi incrementi, il 2018 ha segnato, focalizzando sul mercato italiano, una contrazione generale delle immatricolazioni di oltre il 12%. Calo continuato nel primo trimestre di quest'anno, che ha portato la quota di incidenza dal 55% al 44%.

Eppure le analisi, dati alla mano, dicono il contrario. In Europa l'intero comparto del trasporto su strada produce globalmente il 10% delle polveri inquinanti (PM 10 e PM 2.5) e il 40% degli ossidi di azoto NOx; mentre il diesel è ben al di sotto di questi valori, producendone rispettivamente il 4% e il 13%. Le più recenti motorizzazioni Euro 6 D-Temp inoltre producono solo lo 0,24% di polveri e lo 0,17% di NOx, con modelli che, secondo nuovi test, rispettano ampiamente i limiti previsti dalla normativa europea WLTP-RDE.

I dati, contenuti nel Rapporto Aniasa 2018, parlano chiaro: oggi, rispetto ad una Euro 1, un'auto Euro 6 emette il 96% in meno di PM e il 95% in meno di NOx. Ciò significa che il miglioramento della qualità dell'aria dipende quindi unicamente dalla velocità di ricambio del parco circolante attraverso le tecnologie motoristiche più avanzate. Attualmente, contrariamente alle intenzioni

e con il generalizzato calo delle immatricolazioni diesel, sta invece aumentando il livello di CO2 in tutti i Paesi EU. «Risulta difficile indicare quale sarà l'alimentazione preferita per le scelte aziendali nei prossimi anni», spiega **Massimiliano Archiapatti**, presidente di Aniasa. «Probabilmente l'evoluzione verso l'elettrico continuerà a passi via via 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. Peraltro gasolio e benzina continueranno ad essere di interesse, con un calo molto graduale, ma anche con momenti di rilancio. La forte diffusione delle motorizzazioni ibride e l'effettivo inizio delle vendite anche delle auto elettriche prospettano sicuramente una positiva trasformazione dell'intero automotive. Lo scenario sul palcoscenico è di colpo nuovo e risulta difficile fare previsioni su costi, valori residui, facilità nella rivendita, facilità nella produzione di energia, addirittura su chi saranno gli attori. Di certo», conclude Archiapatti, «il noleggio porrà la massima attenzione: anticipare i tempi e rimodulare l'offerta sono le sue prerogative». (riproduzione riservata)



## Dal lungo termine arriva l'«usato col pedigree»: chilometri garantiti, ricambi originali e manutenzione regolare

Un giro d'affari da un miliardo e mezzo di euro l'anno: le chiamano «auto con il pedigree», sono le autovetture che provengono dal noleggio a lungo termine, il 73% delle quali vengono smistate dalle reti dei concessionari, complessivamente lo scorso anno sono state oltre 178 mila unità. «Oggi il cliente deve poter disporre della completa tracciabilità dell'auto che acquista usata», spiega Pietro Teofilatto, direttore della sezione Noleggio a lungo termine dell'associazione di categoria Aniasa. «La provenienza dal noleggio è in grado di garantire sotto tutti gli aspetti i dati riguardanti la storia del mezzo». Chilometraggio, manutenzione, ma non solo: sulla quotazione dell'auto incide la regolarità degli interventi e l'originalità dei ricambi. Il tema è delicato, in quanto la normativa in vigore autorizza, accanto all'impiego di ricambi originali, anche gli equivalenti (realizzati dai fabbricanti di terze parti e omologati dalla casa produttrice dell'auto), spesso confusi con gli alternativi, prodotti con standard che li rendono adattabili al posto degli originali, ma senza garanzie che la qualità sia la stessa. L'elettronica e la connessione sempre più presenti sui veicoli, offrono oggi l'opportunità di verifiche via via più dettagliate e si infittiscono i controlli incrociati nelle aziende che operano nel settore del noleggio ed anche nelle reti di manu-

tenzione al servizio di flotte aziendali per garantire la qualità degli interventi, rinunciando a facili risparmi sulla manutenzione che possono far danni ben superiori ai benefici, in termini di sicurezza e andando a incidere sul valore residuo del bene-auto. «Ecco perché come Aniasa siamo particolarmente sensibili alla questione», prosegue Teofilatto. «La possibilità di risalire alla storia dei veicoli è di grande importanza sia nella prima vita delle nostre vetture, quando sono sotto il controllo dei fleet manager, sia quando, esaurito il periodo utile per il noleggio, hanno la seconda giovinezza nelle mani degli acquirenti privati».

«È di grande importanza che in tutti gli interventi di manutenzione e riparazione siano adottate le componenti originali con cui i vari modelli sono stati progettati e ciò vale sia per i ricambi sia per i processi di riparazione», spiega **Fabrizio Guidi**, presidente di AsConAuto, associazione che presidia un network di 22 consorzi con 930 concessionari e 21 mila autoriparatori per lo sviluppo delle vendite dei ricambi originali. Le iniziative sviluppate dall'Associazione forniscono soluzioni e strumenti che consentono alle reti di riparazione di individuare i ricambi adeguati minimizzando le possibilità di errore e tracciare gli interventi, a garanzia dell'utente finale. «L'originalità del ricambio è

importante per la integrità e la funzionalità del veicolo e ciò vale a maggior ragione per le flotte aziendali. L'Associazione collabora anche con società di noleggio che vogliono offrire queste tutele ai loro clienti», prosegue Guidi. «Va anche considerato che l'importanza del ricambio originale è determinante sia per i livelli di sicurezza ed efficienza dei veicoli sia per il mantenimento del valore dell'automezzo sul mercato dell'usato: un problema molto sentito all'interno dei parchi auto aziendali e del noleggio a lungo termine, che considera significativa questa parte di mercato rispetto al proprio giro d'affari. Ecco, dunque, una sinergia che protegge il consumatore. Ma anche una cultura che garantisce la qualità del prodotto e quindi il suo valore nel tempo». (riproduzione riservata)



Peso: 38%

Nonostante la stagnazione del mercato interno il settore cresce in percentuale sulle immatricolazioni

# A NOLEGGIO OTTO AZIENDALI SU 10

## Segno più anche per i fatturati delle società di renting (+10%)

DI ENRICO SBANDI

Il mercato dell'auto soffre per la domanda interna contratta, l'incertezza delle prospettive economiche, il calo di fiducia delle imprese e, non ultima, l'abolizione degli incentivi fiscali del superammortamento. Il colpo di grazia è arrivato dalla richiesta di proroga avanzata dal governo italiano all'Ue della non detraibilità dell'Iva per le auto aziendali, fino al 2022. In un panorama simile il noleggio si difende nei fatturati, completando il paniere dei servizi e confermandosi come soluzione ponte ideale fra il modello ormai superato del veicolo di proprietà e il concetto, sempre più diffuso grazie alla telematica, della mobilità come servizio.

Ma ecco i dati. Le immatricolazioni di auto calano, maggio ha chiuso ancora con un segno meno (-1,2%) e primi cinque mesi segnano -3,8%, rispecchiando la situazione di stagnazione dell'economia italiana. Secondo i dati diffusi a inizio giugno dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel periodo gennaio-maggio non fanno eccezione le immatricolazioni per noleggio a lungo termine, che sono state di 135.776 autovetture, con un calo anno su anno del 2,6%. Ma l'andamento è comunque positivo, in quanto il calo dei primi cinque mesi dell'anno dipende dal fatto che il confronto si fa con il periodo gennaio-maggio 2018 in cui le immatricolazioni per noleggio erano fortemente sostenute dai superammortamenti. La quota delle immatricolazioni per noleggio sul totale immatricolato nel 2019 è comunque in crescita, tanto che un'auto immatricolata su sei è ormai destinata al noleg-

gio a lungo termine.

Diverso il discorso per il fatturato delle società di noleggio a lungo termine (che si sviluppa sui contratti), il cui consuntivo dello scorso anno (dati Rapporto Aniasa 2018, pubblicato un mese fa) segna l'ottavo anno di crescita consecutiva, con la flotta che ha superato le 900 mila unità e il fatturato di noleggio che è arrivato a 5,5 miliardi di euro (+10% sul 2017).

«Nonostante il mercato generale sia in contrazione, nel 2018 abbiamo conseguito un risultato di rilievo anche sul fronte delle immatricolazioni, con 309 mila unità tra vetture e veicoli commerciali per il noleggio a lungo termine, un aumento finale contenuto del +2%, ma con un'incidenza sul mercato passata in cinque anni dal 10 al 14%», precisa Massimiliano Archiapatti, presidente dell'Associazione delle imprese di noleggio Aniasa.

«Oltre all'offerta sempre più allettante anche delle case automobilistiche, un esempio dell'evoluzione dei consumi viene dal mondo dei concessionari. Se fino a qualche anno fa assisteva preoccupato allo sviluppo del noleggio, innescando anche di recente frizioni con le stesse case circa le politiche commerciali attuate, in realtà il comparto oggi mostra di comprendere nella pratica la valenza del noleggio come moltiplicatore di attività, incluso l'aftermarket, con la costituzione di società anche partecipate da istituti di credito».

Il successo del noleggio a lungo termine è confermato da ulteriori dati forniti dall'operatore leader del settore, LeasePlan: Le immatricolazioni per no-

leggio a lungo termine hanno superato il livello ante-crisi già nel 2014 ed hanno continuato a crescere fino a collocarsi nel 2018 al di sopra del dato del 2007 del 71,2%, a differenza delle immatricolazioni complessive di autovetture sul mercato italiano nel 2018 che sono ancora al di sotto dei livelli ante-crisi (2007) del 23,4%.

«La formula del noleggio a lungo termine per acquisire la disponibilità di un'auto», conferma **Alberto Viano**, amministratore delegato di LeasePlan Italia, «sta incontrando un favore crescente, non solo nelle aziende, ma anche tra i privati». Proprio per i vantaggi che offre in termini economici e di facilità di gestione dei veicoli, secondo le indicazioni di LeasePlan, oltre l'80% delle auto delle flotte aziendali è ormai in noleggio a lungo termine e la formula piace sempre di più anche ai privati, per i quali si registra il raddoppio del numero di clienti negli ultimi tre anni. Nel 2017, i privati che hanno rinunciato ad acquistare un'auto per prenderla in noleggio a lungo termine sono stati 25 mila, nel 2018 sono stati 40 mila e, secondo le previsioni, arriveranno almeno a 50 mila a consuntivo del 2019. (riproduzione riservata)



Peso: 48%

Sezione:ANIASA



Peso:48%

Il business legato all'auto connessa vale più di 60 miliardi e cresce a tripla cifra (+260%)

# COSÌ LA RETE CAMBIA LA MOBILITÀ

## Oggi con il car sharing 100 utenti condividono una sola auto

DI ENRICO SBANDI

La connettività, l'aspetto del mondo 4.0 trasferito sull'impiego dell'auto, crea nuovi modelli comportamentali, rivoluziona i modelli di business, offre nuove opportunità e suscita anche nuove resistenze. Dal possesso dell'automobile si è arrivati oggi alla mobilità come servizio. Qualche numero per indicare l'importanza già raggiunta dai servizi di sharing: fra Milano e Roma gli utenti registrati presso i diversi operatori, sia con propulsioni tradizionali, sia con trazione elettrica, sono quasi 2 milioni oltre un terzo dei quali attivi, che hanno effettuato circa 12 milioni di noleggi nell'ultimo anno, complessivamente 6.600 vetture in flotta, praticamente un rapporto di 100 utenti attivi per ciascuna auto. Il tutto, reso possibile dalla interconnessione in rete e dalla portabilità dei dispositivi attraverso i quali verificare la disponibilità dei veicoli, rintracciarli e svolgere tutte le operazioni connesse al noleggio, dall'apertura delle porte alla fatturazione, all'addebito degli eventuali rifornimenti. «Nei nuovi scenari di mobilità sempre più configurati attorno all'uso del veicolo, il noleggio è partner essenziale per l'industria e i servizi all'auto, non solo per i volumi di veicoli, ma per il gigantesco indotto di attività, che spaziano dalla digital mobility alla gestione di ogni aspetto della circolazione, alle operazioni di test e di verifica dei nuovi model-

li commercializzati», spiega Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, associazione che ha da poco costituito al proprio interno la nuova sezione Digital Automotive riunendo i principali e più innovativi player del settore. A questo bisogna aggiungere l'anticipazione di nuove tendenze nell'universo dell'auto, come ad esempio è accaduto con l'installazione dei sistemi di navigazione, di comunicazione, degli allestimenti business, delle black-box e ora sta avvenendo con gli Adas (Advanced Driver Assistance Systems), i sistemi di sicurezza avanzata alla guida. Tutto gira attorno al nuovo paradigma dell'auto connessa, che già oggi rappresenta una formidabile sorgente di dati (se ne stima la produzione di 2,5 terabyte al giorno nel mondo), spostando sempre di più gli equilibri dei servizi legati alla mobilità verso gli operatori specializzati, ormai in grado di attirare crescenti marginalità rispetto alla produzione dell'hardware dei veicoli. I dati di una ricerca sviluppata dalla società di consulenza Bain&Company stimano che il mondo legato all'auto connessa valga oggi più di 60 miliardi di euro a livello globale e si prevede una crescita a tripla cifra (+260%) nei prossimi otto anni. Nei prossimi 3-4 anni saranno consegnati 125 milioni di auto connesse. I dispositivi attuali permettono di scambiare dati diversi sui guidatori (stile di guida, percorsi preferiti, punti di inte-

resse), sul veicolo (pressione pneumatici, stato del motore, livello oli), fino a quelli ambientali (presenza di pioggia, situazioni di traffico). Nell'ambito della ricerca, una specifica indagine che ha riguardato un campione di 1.200 automobilisti italiani ha messo in evidenza alcuni aspetti fondamentali, dai quali emergono apertura e anche qualche motivo di prudenza rispetto al rischio di eccessiva invasività della connessione. Un italiano su 3 guida già oggi un'auto connessa e oltre la metà intende dotarsene. Il 60% degli automobilisti si è dichiarato disposto a condividere i dati del veicolo (ma non quelli personali del telefono) per servizi che possano aumentare la sicurezza personale e dell'auto, come la localizzazione in caso di emergenza o furto, la diagnostica da remoto e la manutenzione predittiva. Persistono timori su possibili accessi ai dati, violazioni della privacy o hackeraggio del veicolo. (riproduzione riservata)



Peso: 47%