

Le auto restano le preferite dagli italiani

Gli italiani, venute meno le restrizioni alla mobilità, sono tornati a muoversi, anche più rispetto al pre-pandemia. Lo fanno principalmente spostandosi in auto, più comoda e sicura degli altri mezzi, e attraverso il trasporto pubblico locale. L'incertezza economica frena gli acquisti di nuove vetture, mentre cresce la propensione a noleggiare e a utilizzare le vetture in sharing.

Queste sono le principali evidenze del nuovo studio condotto da Aniasa e Bain & Company.

«La mobilità degli italiani riaccende i motori»: un'indagine sulla mobilità degli italiani condotta su un campione ampiamente rappresentativo di residenti nelle principali città italiane, intervistati a maggio.

Circa il 90% degli italiani utilizza prevalentemente l'auto per muoversi. L'auto a uso personale è infatti il mezzo preferito da chi si muove nelle grandi città, seguito a distanza dal trasporto pubblico locale. Sono queste le due forme di trasporto che oggi garantiscono agli italiani il diritto alla mobilità.

Tutto il resto è confinato ad un utilizzo più saltuario e specifico (car sharing, bicicletta, taxi, monopattini), perché i mezzi cosiddetti "alternativi" vengono usati regolarmente (cioè tutti i giorni) solo dal 2-3% degli italiani. Lo scooter si avvicina al TPL e all'auto, ma con un

profilo più stagionale. L'auto è ancora un mezzo imprescindibile per chi vive in Italia: infatti, come evidenziato dalla ricerca, addirittura il 60% di chi non l'ha utilizzata nel 2021 pensa invece di usarla nel corso del 2022. Sempre più auto quindi, non il contrario. La ragione principale della rilevanza dell'automobile nel nostro tessuto sociale ed economico ha un'origine ben precisa: i consumatori la trovano comoda e sicura, e quindi la preferiscono per spostamenti di lavoro e per i viaggi, anche a discapito di altri elementi come la possibilità di parcheggio o la convenienza economica. Le nuove forme di mobilità (ad esempio sharing o monopattini) sono preferite da alcuni per la maggiore sostenibilità o per spostamenti veloci, ma sono per lo più un'alternativa all'andare a piedi e non all'automobile.

Il motivo? Rispondono a casi d'uso diversi: uno (l'auto) ripetitivo e continuativo, l'altro sporadico e non ricorrente. Questa evidenza è confermata dal fatto che anche per chi usa di frequente i mezzi alternativi, l'auto è comunque sempre il secondo mezzo di trasporto.

Dopo 2 anni di sofferenza, nel 2022 torna a crescere la propensione a utilizzare il car sharing (+2%) ed i monopattini elettrici (+5%). Anche le formule di noleggio tornano a vedere un futuro roseo, dopo la difficile fase acuta della

pandemia, con un +5% di propensione all'utilizzo per il lungo termine e +1% per il breve termine.

Il motivo di questo ritorno, secondo i consumatori, è una ritrovata disponibilità economica. Un cambio di rotta importante, che dovrà trovare il modo di consolidarsi. L'analisi conferma come l'emergenza sanitaria sia stata di recente uno dei motivi principali per il mancato utilizzo dei mezzi condivisi (noleggio a breve, sharing, monopattini), ma ai timori di natura sanitaria si stanno oggi sostituendo quelli di natura economica, almeno per un loro utilizzo ricorrente.

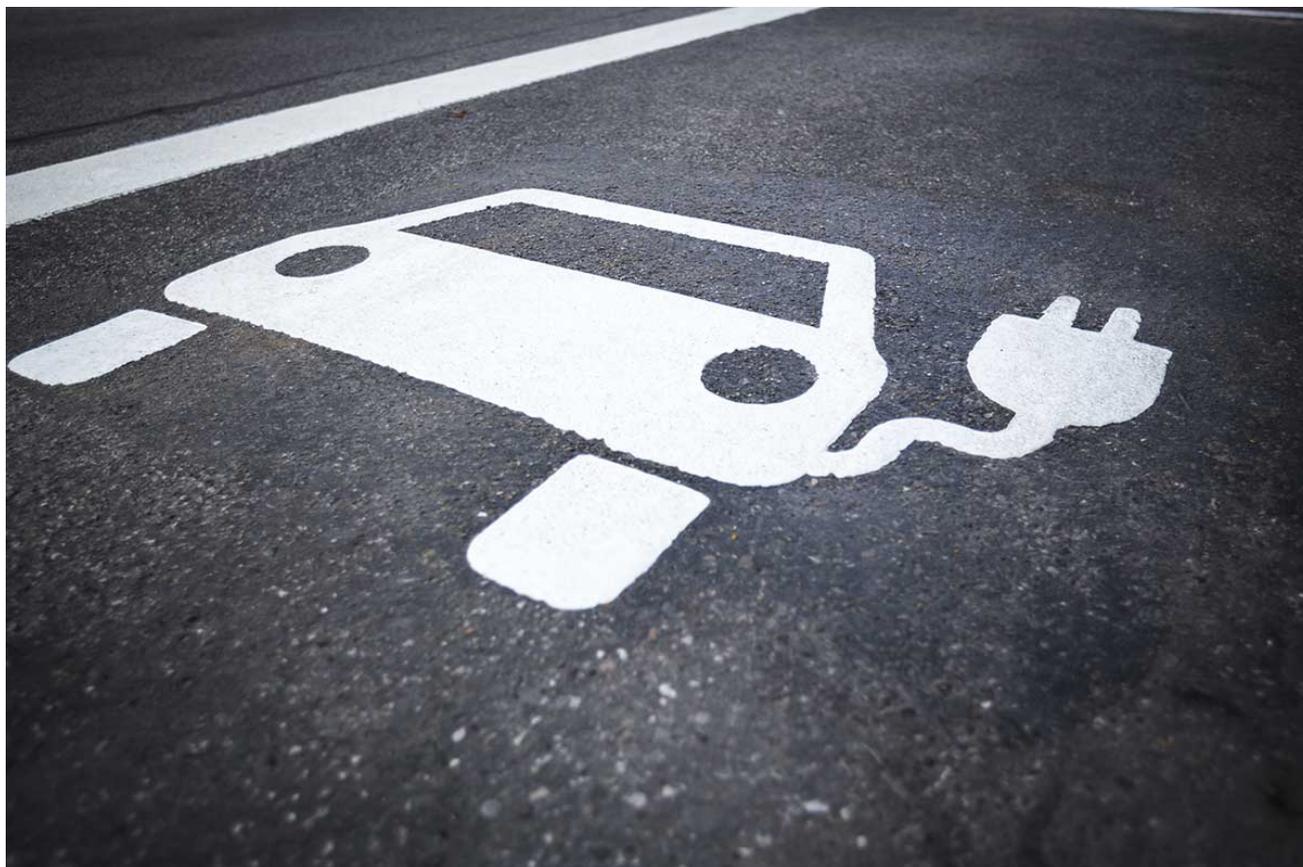
Gli utenti di mobilità si mantengono scettici verso l'acquisto di una nuova automobile: ben il 55% del campione (in leggero calo rispetto al 57% dell'anno scorso) non ha preso neanche in considerazione l'acquisto di una vettura nuova, e come prima motivazione si conferma l'incertezza economica (33%), seguita dall'attesa di un calo dei prezzi (26%) in un futuro prossimo.

Non è un caso se il 51% degli intervistati considera l'incentivo governativo un prerequisito per valutare se acquistare un'auto nuova o no. In sostanza gli italiani quando valutano un'auto si concentrano su prezzo e risparmio sui consumi, oltre che sulla sicurezza. Ed il contesto attuale di certo non facilita la propensione all'acquisto di un bene durevole.



Peso:23%

Auto elettriche sono davvero sostenibili? Facciamo due conti



La grande sfida per il futuro del mercato automobilistico sono le auto elettriche, soluzione inevitabile per ridurre le emissioni inquinanti e migliorare la qualità dell'aria e del clima. Davvero le auto elettriche sono sostenibili? Spesso le informazioni in merito sono troppo poche o sono addirittura contraddittorie, vediamo di saperne di più.

Sostenibilità e circolarità delle auto elettriche

Un recente rapporto pubblicato dall'AEA ha confermato che le auto elettriche, per quanto riguarda la qualità dell'aria e i cambiamenti climatici, sono indubbiamente da preferire alle auto a benzina o a diesel.

Il rapporto ha anche posto l'accento sulla prospettiva dell'economia circolare con le auto elettriche, per ridurre il loro impatto ambientale una volta concluso il ciclo di vita.

Per prolungare la vita utile dei veicoli elettrici e delle loro componenti bisogna puntare necessariamente su riutilizzo, rigenerazione e riciclaggio, che permettono di ridurre significativamente l'impatto ambientale globale.

AEA nel suo rapporto mette in evidenza anche come rendere più sostenibili le auto elettriche e aumentarne i vantaggi per la salute e l'ambiente. Il fattore principale da tenere in considerazione è quello di verificare che l'energia elettrica utilizzata provenga da fonti rinnovabili.

Scegliere fornitori che certificano la provenienza dell'energia al 100% da fonti rinnovabili e sostenibili, può fare davvero la differenza. In futuro, l'elettricità sarà sempre più prodotta in modo ecologico, rendendo così la ricarica dei veicoli elettrici più green.

Un altro importante elemento da considerare al momento della rottamazione dell'auto elettrica è quello di sfruttare al meglio i materiali che la compongono.

L'auto elettrica è la scelta migliore per l'ambiente

Partendo dal concetto che nessuna auto è al 100% ecologica, e quindi non lo è neanche l'auto elettrica, è tuttavia possibile affermare che l'auto elettrica è la soluzione migliore per l'ambiente.

Infatti, anche se tutta l'energia elettrica per caricare la batteria, l'auto elettrica dovesse provenire solo da combustibili fossili, l'auto emetterebbe comunque molto meno CO₂ di un'auto a benzina o diesel. Il motivo è dovuto al fatto che le centrali elettriche sono più efficienti nella produzione di energia rispetto ai motori delle automobili convenzionali.

Ecco perché le auto elettriche, rispetto a quelle a benzina o a diesel, che hanno motori a combustione, sono più efficienti, sprecano meno energia in città e non producono emissioni d'inquinanti atmosferici come ossidi di azoto e particolato.

Quest'ultimo, anche se prodotto dall'usura delle gomme e dai freni, è comunque di gran lunga inferiore a quello prodotto dalle vetture a benzina o diesel.

I vantaggi, oltre che nel miglioramento della qualità dell'aria, si riscontrano anche nella riduzione dell'inquinamento acustico, infatti, le auto elettriche sono meno rumorose delle vetture convenzionali, soprattutto quando viaggiano a velocità inferiori.

Inoltre, anche se l'inquinamento atmosferico non è evitabile, in quanto viene prodotto dall'energia impiegata per il funzionamento delle vetture elettriche, è però inferiore perché nelle centrali elettriche da dove proviene, l'energia sono regolarmente tenuti sotto controllo i valori dell'inquinamento.

Paesi attivi nella mobilità elettrica

L'Unione Europea è fra le istituzioni più attive nel promuovere i veicoli elettrici, insieme alla Cina e agli Stati Uniti, che stanno facendo investimenti ingenti per accelerare la transizione.

Fra i paesi europei è la Norvegia ad aver raggiunto una percentuale elevata di auto elettriche e un'infrastruttura di ricarica adeguata, grazie a vantaggi fiscali significativi introdotti dal

governo, che hanno incentivato i cittadini a passare all'elettrico.

Tanto è stato fatto come la Francia, il Regno Unito e l'Olanda, ma molto bisogna ancora fare per raggiungere gli obiettivi prefissati dalla UE. Infatti, per stare al passo con gli obiettivi di riduzione di CO2 per il settore dei trasporti bisogna investire molto nelle colonnine per la ricarica, che dovrebbero essere diffuse capillarmente in tutti i paesi della zona UE.

Nei vari paesi, e anche in Italia, l'infrastruttura dovrebbe essere potenziata in rapporto al numero di auto elettriche che circolerà sulle strade. Per quanto riguarda i costi della bolletta della luce, che ovviamente aumenteranno, i cittadini possono stare tranquilli perché gestire un'auto elettrica, costerà meno di un'alimentata a benzina o diesel.

Orientamento e promozione delle UE verso la mobilità elettrica

Negli ultimi anni la UE ha investito miliardi di euro per promuovere la mobilità elettrica e sviluppare l'infrastruttura necessaria. Molte risorse sono state investite anche per promuovere infrastrutture per carburanti alternativi.

Gli sforzi della Commissione Europea, concentrati in modo particolare sulla riduzione delle emissioni di carbonio, hanno avuto anche come obiettivo quello di trainare il Vecchio Continente verso un'economia più green.

Il percorso intrapreso prevede che entro il 2050 l'Ue riduca dell'80% le emissioni di gas a effetto serra, rispetto ai livelli del 1990, mettendo in atto le risorse interne. In questo contesto si colloca la scelta di rafforzare la produzione di batterie per auto elettriche in Europa, attualmente prodotte in Cina, Corea del Sud e Giappone.

Infine, l'elaborazione di una nuova policy, regole e normative da parte della UE riguardo i veicoli elettrici e le infrastrutture di ricarica veicoli consentiranno di raggiungere una libera circolazione in Europa.

Il Noleggio a Lungo Termine come risposta alla transizione ecologica

Alla 21esima conferenza annuale di **ANIASA** (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio) si è discusso tanto del rinnovamento del parco auto nazionale sottolineando il forte divario esistente tra costi acquisto di auto a motorizzazione tradizionale vs. alimentazioni elettriche e/o ibride plug-in: costi di listino sempre più elevati per le alimentazioni elettriche, una rete di ricarica non ancora diffusa capillarmente ed in maniera omogenea sul territorio nazionale rappresentano un freno all'acquisto.

In questo contesto di mercato il noleggio a lungo termine rappresenta un'opportunità molto interessante e conveniente per avere un'auto elettrica o ibrida plug-in: infatti con un contratto NLT da 36 fino a 60 mesi, a fronte di un canone contenuto che include tutti servizi accessori (RCA inclusa), si ha la possibilità di guidare un'auto nuova ad alimentazione elettrica/ibrida. Queste ultime, a differenza delle auto ad alimentazione tradizionale, riescono

a contenere il canone di noleggio grazie all' alto valore residuo al termine del noleggio rendendo tale formula vantaggiosa.

Aniasa: il noleggio cresce, nonostante la crisi

L'auto resta il mezzo di trasporto più usato in Italia, ma il parco circolante del nostro Paese continua ad invecchiare. Lo certifica la ventunesima edizione del Rapporto **Aniasa**, che si focalizza sul comparto del noleggio, sulla mobilità elettrica e sull'andamento del car sharing



Anche nel 2022 l'auto continua a essere amata dagli italiani. Ma tra la passione per le quattro ruote e il Paese si mettono in mezzo **fattori d'intralcio da non sottovalutare**. Lo certifica la ricerca "La mobilità che non cambia - Un'Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo... e chi non può ancora permetterselo", condotta da **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità e dalla società di consulenza strategica *Bain & Company*. Dallo studio emerge il ruolo da protagonista dell'auto, che anche quest'anno risulta il mezzo di trasporto usato più spesso in Italia (con quota di utilizzo in crescita dal 69% del 2020 al 73% del 2021), con un aumento rispetto agli scorsi anni anche degli utenti propensi a utilizzare il car sharing. Allo stesso tempo, dalla **ventunesima edizione del Rapporto Aniasa**, arrivano notizie poco rassicuranti: il parco circolante – **già uno dei più vetusti d'Europa** – continua a invecchiare e si avverte sempre di più un divario tra Nord e Sud. Superato un biennio decisamente difficile, adesso il settore può godersi il rafforzato ruolo di interprete principale della mobilità italiana, ma vive con preoccupazione e amarezza la sofferenza del noleggio e le difficoltà della diffusione della mobilità elettrica, che arriva a stento e non in modo uniforme sul territorio nazionale.

IL DIVARIO TERRITORIALE SULL'ELETTRICO

In Italia la diffusione delle autovetture elettriche, infatti, continua ma quasi esclusivamente nelle grandi città del Nord e nelle flotte aziendali. La ricerca parla infatti di “divario di mobilità” per raccontare la differenza tra chi può permettersi le nuove motorizzazioni e chi invece non può farlo. **Nel 2021 le auto elettriche al 100% (BEV) hanno aumentato la propria quota**, ma restano ancora concentrate nelle grandi città settentrionali. Dal rapporto risulta sempre più evidente la correlazione tra reddito pro-capite regionale e penetrazione di BEV, un segmento tutto sommato ancora poco rilevante nel mercato automobilistico, con un peso di circa il 4% sul totale del 2021.



UN 2022 IN LEGGERA RIPRESA

In generale, per noleggio e sharing, il 2021 è andato leggermente meglio del drammatico 2020, mentre nel 2022, a guardare nel dettaglio le indicazioni del rapporto **Aniasa** riferite al primo trimestre dell'anno, il noleggio a breve termine fa registrare “una leggera ripresa” al confronto con lo scorso anno. Rispetto al periodo pre-pandemia restano però negativi tutti gli indicatori: **-4% di fatturato**, **-22% di noleggi** e **-2% di giorni di noleggio**. Ma le principali preoccupazioni riguardano soprattutto le immatricolazioni (-70%), specchio della crisi produttiva in atto ormai da anni nel settore automotive. Si segnala inoltre che il giro d'affari del noleggio a lungo termine è cresciuto del 9% nel primo trimestre 2022 sul 2021. Nello stesso periodo il car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%). Alle note problematiche degli ultimi anni (pandemia, crisi dei microchip), quest'anno si è aggiunto il conflitto in Ucraina a rallentare la mobilità a noleggio e in sharing. Un rallentamento che si è

tradotto in un calo delle immatricolazioni complessive, passate dalle **482 mila del 2019** (tra auto e veicoli commerciali) alle **376 mila nel 2021**. Nonostante le difficoltà, non si può certo parlare di vera e propria crisi per il settore del noleggio, capace in ogni caso di generare lo scorso anno un fatturato di oltre 12 miliardi di euro, forte di una flotta di oltre un milione di veicoli e interprete della funzione trainante per la transizione ecologica in Italia (il 47% delle vetture ibride plug-in e il 30% delle elettriche sono immatricolato nel settore del noleggio).

NOLEGGI “BREVI” DIMEZZATI DALLA PANDEMIA

A soffrire maggiormente è il noleggio a breve termine, a causa della drastica contrazione degli spostamenti interni ma soprattutto per turismo internazionale. Rispetto al 2020 il settore è riuscito a sollevarsi durante la stagione estiva 2021, **grazie alla clientela quasi esclusivamente italiana**, ma ha pagato un notevole calo al confronto con il 2019: -51% di noleggi e flotta, giorni di noleggio e giro d'affari complessivo ridotti di un terzo. Senza contare i problemi derivanti dalla crisi dei semiconduttori, che ha reso (e continua a rendere) molto complicato l'approvvigionamento di vetture nei periodi di maggiore domanda. A questo proposito, non deve stupire l'allarme lanciato proprio da **Aniasa** qualche mese fa in vista delle vacanze di Pasqua. **Crisi dei chip** e assenza di prodotto hanno ridotto “in modo sensibile il numero di vetture disponibili in flotta per gli operatori dell'autonoleggio”, ha avvertito l'associazione nei mesi scorsi. Il timore è che anche per quest'estate i turisti potrebbero faticare a trovare autovetture disponibili per il noleggio.



LA CRISI DEL CAR SHARING

Se il noleggio a breve termine sta lentamente tornando a crescere, lo stesso non si può dire per il car sharing. In questo caso, la forte riduzione della mobilità cittadina e il ricorso sempre più strutturare al telelavoro nel 2021 hanno penalizzato il car sharing, che ha fatto registrare **un calo del 57% dei noleggi rispetto al 2021** (da 13 a 5,5 mln), con una flotta ridimensionata ad appena 6.200 vetture (erano quasi 8 mila nel 2019). Grazie alla costante espansione nel canale privati, il noleggio a lungo termine può invece sorridere, forte di un giro d'affari consolidato e un fatturato complessivo di quasi 8,8 miliardi di euro (+12% sul 2020). Nel 2021 ha continuato a crescere anche la flotta (+5%), arrivando per la prima volta sopra quota un milione di veicoli.

Company Car Drive a Monza, un nuovo successo

Quasi duemila test drive effettuati e oltre 700 presenti. Due giorni in Autodromo per provare le ultime novità e scoprire la mobilità aziendale del futuro. Ecco come è andata



La parola più ricorrente tra le voci dei partecipanti è stata “emozione”. L’emozione per essere finalmente ritornati all’**Autodromo di Monza**, lo scenario naturale di **Company Car Drive**, l’appuntamento più importante per conoscere e soprattutto provare le ultime novità per le flotte aziendali. Dopo due anni di emergenza pandemica e conseguente difficoltà nel ritrovarsi faccia a faccia in eventi di grande portata, la voglia di scendere in pista era tanta e si è tradotta in numeri, tra i quali il più importante è quello relativo ai **test drive** effettuati sui tre percorsi disponibili, incluso naturalmente il mitico tracciato dell’autodromo, che alla fine dei due giorni sono stati **1.962**. L’undicesima edizione di Company Car Drive, organizzata il 18 e il 19 maggio da Uvet Events e **Auto Aziendali Magazine** (in collaborazione con il Centro Studi Promotor e con Kamel Film), con il patrocinio di Aiaga, Anfia, **Aniasa** e Unrae, ha fatto registrare numeri record anche in termini di presenze, visti i **711 partecipanti** e le **117 auto presenti** (93 in prova e 24 in esposizione statica). Alla due giorni di test drive e formazione hanno aderito numerose case automobilistiche e aziende di noleggio e servizi ribadendo, anche nel 2022, la centralità di Company Car Drive quale preziosa occasione di confronto sulle novità di prodotto, ma anche di approfondimento e attenzione ai temi più importanti di attualità.

L’IMPORTANZA DELLA FORMAZIONE

Nella prima giornata di Company Car Drive 2022 si è dato largo spazio alla formazione. In primis con il convegno, organizzato da Aiaga, “Sosteniamo la mobilità aziendale con la **Green Mobility Platform**”. Si è trattato di un momento importante di riflessione per parlare di transizione energetica e capire cosa c'è da aspettarsi nel futuro delle flotte aziendali. Nel corso del convegno è stata presentata, in anteprima, proprio la Green Mobility Platform, la piattaforma digitale che ha l'obiettivo di certificare a livello europeo la riduzione delle emissioni di CO2 da parte delle aziende. **Simone Costantini** (Ad di Fleet Support) e **Andrea Morbelli** (Open Gate Italia) hanno illustrato le potenzialità di questo progetto, avviato da Earth Day Italia in collaborazione con Aiaga per “accompagnare le imprese verso un nuovo concetto di mobilità”, come spiegato da **Pierluigi Sassi** (Earth Day).



LA TAVOLA ROTONDA

Nel pomeriggio, invece, si è tenuta l'attesa tavola rotonda “L'auto aziendale tra pandemia, guerra e transizione energetica”, che ha visto la partecipazione delle principali associazioni attive nel settore della mobilità e dei rappresentanti delle aziende partner della manifestazione. **Ennio Liberali** (Toyota) ha ricordato la strategia “Beyond Zero” e gli investimenti della Casa giapponese sui modelli elettrici e a idrogeno, mentre **Fabio Fiandanese** (BMW) ha spiegato l'importanza di coltivare la relazione con il cliente nei momenti avversi. **Vincenzo Varriale** (Nissan) ha parlato della situazione “volatile, incerta, complessa e ambigua” che stiamo vivendo, **Alberto Cestaro** (Škoda) ha citato gli sforzi in tecnologia e digitale, **Giuseppe Di Mauro** (Stellantis) ha sottolineato l'esigenza di ridurre l'incertezza per il cliente e **Corrado Franchini** (Volvo) ha ribadito l'importanza della trasparenza.

IN PISTA IN SICUREZZA

L'Autodromo di Monza è soprannominato il “**Tempio della velocità**”, ma per scendere in pista l'imperativo è stato uno solo: sicurezza. Per questo nelle due giornate si sono tenuti i Safety Briefing preliminari obbligatori, nella Sala Briefing nel **Paddock 1**. Solo al termine dei **20 minuti di formazione** si è potuto ricevere il braccialetto, attestante l'avvenuto svolgimento della sessione teorica necessaria per salire a bordo delle numerose novità presentate a Company Car Drive.



IL DISCORSO ELETTRICO AL CENTRO

C'è stato grande interesse per le tematiche legate alle nuove motorizzazioni. Anche grazie alla presenza di **E-GAP**, il primo servizio di ricarica rapida urbana, mobile e on-demand in Europa, partner tecnico ed espositore dell'evento e di **Free2move eSolutions**, che ha installato dieci punti di ricarica a disposizione delle vetture in prova, per fare il pieno di elettricità. Un ritorno in pista in grande stile, con la testa già alla prossima edizione di Company Car Drive.

A chi gli incentivi? Non alle flotte

Il caso spinoso dell'esclusione della mobilità aziendale dagli incentivi promossi per sostenere il mercato automobilistico riapre una ferita aperta per l'intero settore: quelli aziendali sono utenti di serie A o di serie B?



Incentivi sì o incentivi no? Nel caso delle **flotte aziendali** la scelta è obbligata: incentivi no. Si tratta di una scelta esplicitata piuttosto chiaramente all'interno della normativa di riferimento (DPCM del 6 aprile scorso), che esclude dalla platea dei beneficiari le aziende e, in particolare, il noleggio veicoli. Come è stato possibile arrivare a questo punto? Per fare il punto della situazione ci viene in aiuto **Aniasa**, che proprio in relazione agli incentivi recentemente varati dal Governo per l'acquisto dei veicoli meno inquinanti ha presentato un esposto all'**Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato**. Sono tre gli aspetti distorsivi della concorrenza su cui si focalizza l'esposto presentato da **Aniasa** all'Autorità Antitrust. Il Decreto prevede che gli incentivi siano disponibili solo per le forme di **acquisto e leasing finanziario**. Il noleggio a lungo termine che rappresenta oggi un canale fortemente utilizzato è stato incomprensibilmente escluso da questa tornata di incentivi.

Il secondo punto che produce una distorsione nella concorrenza riguarda l'esclusione delle aziende dagli incentivi. Tale previsione ha l'effetto di dirigere l'offerta delle **Case costruttrici** verso la vendita di automobili a privati, riducendo significativamente la fornitura di veicoli alle flotte aziendali e alle società di noleggio. Il terzo passaggio dell'esposto si focalizza sul **car**

sharing, formalmente incluso nella platea dei beneficiari, ma solo a condizione di un acquisto diretto delle auto da parte degli operatori. Gli incentivi, a ben guardare, hanno avuto un effetto molto modesto sulle immatricolazioni di autovetture, che, secondo il **Centro Studi Promotor**, in giugno hanno fatto registrare un calo del 15% sullo stesso mese del 2021.

Molto negativo anche il risultato del primo semestre che chiude con un calo del **22,7%** sullo stesso periodo del 2021 e che, se proiettato sull'intero anno, tenendo conto della stagionalità delle vendite, dà una previsione di **1.179.703 immatricolazioni per l'intero 2022**, un livello veramente disastroso e in linea con quelli registrati alla fine degli anni '60 del secolo scorso. Incentivi squilibrati, quindi, e sostanzialmente poco efficaci, che al momento si possono definire un'occasione persa, anche perché il contesto vede una ripresa della mobilità, con l'auto grande protagonista. Gli italiani, infatti, venute meno le restrizioni alla mobilità, sono tornati a muoversi anche più rispetto al pre-pandemia. Lo fanno principalmente spostandosi in auto, più comoda e sicura degli altri mezzi, e attraverso il trasporto pubblico locale. Secondo una rilevazione di **Aniasa**, circa il **90%** degli italiani utilizza prevalentemente l'auto per muoversi. **L'auto ad uso personale è infatti il mezzo preferito da chi si muove nelle grandi città**, seguito a distanza dal trasporto pubblico locale. Rubando una citazione ad altri ambiti ben più complessi, anche per l'auto si potrebbe parlare di un eterno ritorno: data più volta per morta, considerata la causa di tutti i mali delle nostre città, penalizzata dalla legislazione e combattuta ferocemente dai suoi avversari, resta in cima alle preferenze di utilizzo degli italiani, anche, bisogna riconoscerlo, per gli evidenti ritardi nello sviluppo di forme di mobilità alternative. Ma tant'è: per chi si vuole spostare oggi l'auto è fondamentale.

Anche per le aziende, che però giustamente rivolgono le proprie attenzioni verso un'organizzazioni diversa e sempre più armoniosa della mobilità, sia per ciò che riguarda figure di riferimento sia per ciò che riguarda i mezzi usati. Noi di **Auto Aziendali magazine** siamo, come al solito, ecumenici, raccontandovi le ultime novità che vengono dal mondo automobilistico senza trascurare tutto ciò che di innovativo sta emergendo nel mondo della mobilità a 360°. In questo numero della rivista trovate molti spunti interessanti: buona lettura!