

STAFFETTA QUOTIDIANA

DAL 1933 - QUOTIDIANO DELLE FONTI DI ENERGIA

di L.M.P.

Auto, la transizione passa per le flotte aziendali

Aniasa e Assilea sul rallentamento del passaggio all'elettrico. "Ad oggi il diesel è ancora la scelta migliore per chilometraggi elevati"

I numeri a tre cifre della crescita dell'auto elettrica oggi dipendono soprattutto dalle scelte delle aziende per le proprie flotte. Se infatti l'intero settore automotive è tormentato dalla costante ricerca di modelli elettrificati sempre più alla portata delle tasche dell'automobilista medio, a trainare il mercato delle auto alla spina oggi ci sono soprattutto società di **leasing, noleggio e flotte aziendali**.

Secondo **Anfia**, nei primi nove mesi del 2020 due auto elettrificate su tre vendute in Italia sono state immatricolate da società, orientando il mercato delle elettriche sempre più verso l'utilizzo e sempre meno sulla proprietà: si parla di circa 20mila auto a batteria – 10.497 con solo motore elettrico e 9.490 ibride plug-in – destinate al noleggio (principalmente a lungo termine), al leasing o che sono messe a disposizione dei dipendenti da parte dei loro datori di lavoro. Sono dati che ribaltano completamente la normale struttura del mercato auto italiano che vede il tradizionale predominio della proprietà del mezzo da parte dei cittadini (nel 2019 il 55% delle auto risultava immatricolato da privati), e che lasciano immaginare che il gap sulle elettriche si sarebbe fatto ancora più profondo se non ci fosse stata di mezzo la crisi da Covid-19.

Se si guarda al bilancio del 2020 fino a settembre è proprio il settore delle società ad aver pagato **il tributo più pesante alla pandemia**, facendo registrare un calo del 40% sull'immatricolato rispetto al -27% registrato nel segmento dei privati. Anche se i segni negativi riguardano esclusivamente le vendite di auto con motori endotermici, è facilmente ipotizzabile che la contrazione abbia inciso anche sulla crescita delle elettrificate, come confermano gli stessi operatori del settore.

“La pandemia è venuta fuori a febbraio, proprio nel periodo in cui case auto e noleggiatori erano impegnati nell'inflottamento per le necessità dell'alta stagione”, spiega **Massimiliano Archiapatti**, presidente di **Aniasa**, l'associazione che rappresenta all'interno di Confindustria le imprese che svolgono attività di noleggio veicoli, car sharing e servizi collegati alla mobilità. Archiapatti spiega anche come la crisi pesi sulle scelte delle aziende di noleggio, soprattutto per quello di lungo termine: “le aziende in questa fase di incertezza tendono a estendere la durata del noleggio piuttosto che a rinnovare le flotte. La nostra quota elettrificata sarebbe stata più significativa se non si fosse determinata la situazione attuale. Non si tratta di una scelta, ma il rallentamento del rinnovo delle flotte ha riguardato soprattutto elettriche e ibride”.

Se quindi si trova conferma che il trend nei trasporti viaggia verso la sua elettrificazione – “la tendenza verso l'elettrico c'è ed è in crescita ma la registriamo più verso l'ibrido plug-in che verso l'elettrica pura” – questa fase di transizione sembra comunque ben lontana dal determinare un completo passaggio alla batteria, almeno nel breve periodo: “Lo switch completo al momento non può esserci e in modo molto razionale va detto, perché le immatricolazioni alternative ora coprono solo una quota”, sottolinea Archiapatti spiegando: “le aziende, a differenza del privato, fanno un ragionamento più razionale e meno dettato dal fascino dell'auto elettrica. Quindi se sanno che devono comprare un'auto che farà tanti chilometri non sceglieranno un'elettrica, e nemmeno una ibrida plug-in, ma opteranno per un **diesel di nuova generazione** che al momento risulta essere **la scelta migliore**”.

Le auto elettrificate trovano spazio principalmente tra le seconde auto delle famiglie e tra le flotte aziendali per la circolazione urbana, spiega **Luigi Macchiola**, direttore generale di **Assilea**, l'associazione italiana del leasing: “c'è l'interesse dei privati per l'elettrico ma la quota di acquisto delle aziende rimarrà superiore per due ordini di motivi. Il primo è la spesa: è onerosa per le auto elettriche anche perché quasi sempre si tratta di **secondo macchine**. Il secondo motivo riguarda invece l'infrastruttura. La crescita dell'elettrico è influenzata da quella delle colonnine di ricarica: non si può pensare alla crescita dell'elettrico tra i privati solo in base alla spina che si può installare in garage”.

Se gli incentivi governativi hanno alleggerito la spesa per l'acquisto di un'auto a batteria, e in attesa che si raggiunga la parità di prezzo con le equivalenti a motore endotermico, in soccorso dell'elettrica privata arriva l’**“usato fresco”** delle società. Un'auto noleggiata a lungo termine viene cambiata tra i due e i quattro anni d'età con un chilometraggio che oscilla tra i 50mila e i 70mila km a seconda dell'utente. Numeri che si abbassano decisamente se si guarda alle auto destinate al noleggio a breve termine. L'opzione usato “abbatte il costo di accesso all'elettrico per le famiglie”, sottolinea Archiapatti.

Una soluzione che guarda anche all'ambiente se si inquadra all'interno del rinnovo del parco auto italiano. Secondo i dati pubblicati da Aci, nel 2019 in Italia l'**età media del circolante** era di circa 12 anni, ma il numero più preoccupante è quello rappresentato dai 7 milioni di auto con più di 20 anni che fanno dell'Italia uno dei Paesi in Europa con il parco auto più vecchio. Si parla di un quarto di tutte le auto che circolano sulle strade italiane con motorizzazioni equivalenti o precedenti allo standard Euro 3, altamente impattanti a livello ambientale e ben lontane dagli ultimi target europei in tema di emissioni di CO2. Una situazione che si fa sempre più insostenibile per molti automobilisti che si vedranno costretti nei prossimi anni a un “rinnovo forzoso” dettato anche dalle diverse strette locali alla circolazione che potrebbe non essere bilanciato dalle effettive possibilità economiche degli stessi.

“L'utenza è preoccupata, c'è incertezza sul cosa fare”, riconosce Macchiola che però individua nel leasing e nel noleggio due alternative perfettamente compatibili anche con gli investimenti green annunciati dall'Ue: “sono soluzioni previste anche all'interno del Green Deal europeo per **accelerare il ricambio**”.

© **Riproduzione riservata**