

CORPORATE VEHICLE OBSERVATORY

# Come andiamo?

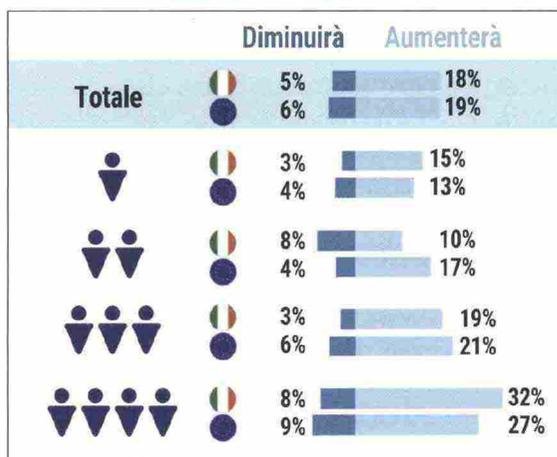
Si conferma il trend positivo già registrato nel 2017: le flotte cresceranno e la telematica sarà sempre più diffusa. Non mancano elementi di criticità

di Giorgia Rocca

**A**l netto delle incertezze sul reale impatto della nuova procedura di prova WLTP, della questione privacy che frena lo sviluppo della telematica a bordo auto, del dubbio amletico diesel sì diesel no, il mondo delle flotte è pervaso da un generale ottimismo.

Lo dicono i risultati del Barometro, annuale ricerca condotta

**Grafico 1. Potenziale di crescita della flotta**



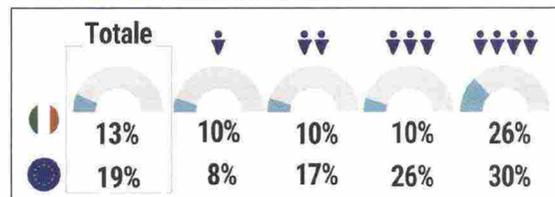
dal Corporate Vehicle Observatory attraverso CSA Research in 12 Paesi europei in cui opera Arval.

Arval che, in Italia, è "un anno in anticipo sugli obiettivi. Che non sono sull'immatricolato", precisa Emmanuel Luf-ray, Business Engineering & Organization director. "Siamo leader di mercato in termini di flotta gestita; con una crescita superiore del 10 per cento rispetto al 2017 contiamo di arrivare a duecentomila veicoli finanziati entro fine anno".

Ma dicevamo del clima positivo rilevato dal CVO, trasversale a un campione di 3.718 fleet manager, 300 italiani, di società divise in quattro cluster (sotto i 10 dipendenti, da 11 a 99, da 100 a 999, oltre 1.000) con flotte di tre grandezze (da 1 a 9 veicoli, da 10 a 49, da 50 in su).

La prima cifra di segno '+' evidenziata da Sonia Angelelli

**Grafico 2. Uso della telematica**



La telematica come aiuto per la gestione delle grandi flotte. Il 26% delle imprese con oltre mille veicoli ha dotato il proprio parco di questo servizio, mentre le imprese grandi, medie e piccole stanno iniziando ora ad avvicinarsi. Marcato il divario con l'Europa: le aziende italiane che hanno implementato il servizio sono il 13%, 6 punti meno della media europea.

head of Consulting & CVO, riguarda la dimensione della flotta nel prossimo triennio: per un 5 per cento che ipotizza diminuirà, c'è un 18 per cento che stima una crescita, per un saldo positivo perfettamente in linea con il resto d'Europa di 13 punti, uno in più dell'anno scorso (cfr. grafico 1). Quanto al numero dei *fleet manager*, figura che sta evolvendo in *mobility manager*, il 49 per cento delle aziende ne ha almeno uno, il 27 ne ha due e il 22 ne ha tre. Soltanto il 2 per cento ne è sprovvisto.

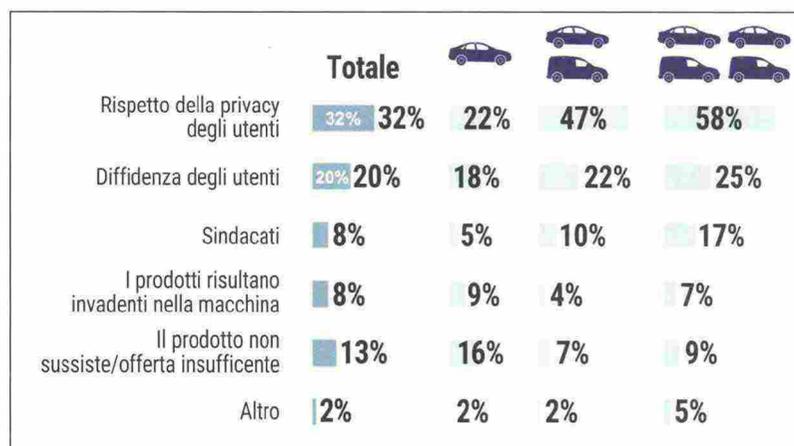
Consapevole che optare per l'*outsourcing* vuol dire liberare tempo e risorse interne, una media di 19 aziende su 100 (31 con oltre 50 veicoli in flotta) sceglie di affidarsi a consulenti esperti. "In Arval", sottolinea Angelelli, "il 35 per cento dei clienti *corporate* è gestito in *outsourcing*".

Le dolenti note risuonano sul fronte della telematica: l'installazione della *black box* in Italia riguarda il 13 per cento dei veicoli (il 26 nelle aziende con più di mille dipendenti, il 10 in tutte le altre), contro il 19 dell'Europa (cfr. grafico 2). Benefici riconosciuti quali geolocalizzazione, sicurezza del *driver*, ottimizzazione dei percorsi non bastano a fugare il timore della violazione della privacy (indicata dal 32 per cento degli intervistati, comunque 18 punti meno dell'anno scorso), e a superare una generale diffidenza (20 per cento). Meno comprensibile quel 13 per cento che segnala l'insufficiente offerta di prodotto (cfr. grafico 3), anche considerando che "l'Italia è il primo mercato al mondo per la telematica. Il comparto assicurativo", rimarca LufRay, "ha già fatto il lavoro per i privati, installando le *black box*, dando servizi aggiuntivi e riconoscendo uno sconto sul premio. Noi, come Arval, dal primo gennaio 2016 abbiamo deciso di montare la *black box* sulle nostre macchine senza che questo vada a incidere sul canone". Per convincere l'azienda, e quindi il *driver*, "spieghiamo cosa fa la *black box* e anche cosa non fa. Solamente in due casi possiamo accedere ai dati conservati presso una società di BNP Paribas: quando c'è un furto o un sinistro. Ed è l'azienda stessa che incarica Arval di leggere i dati".

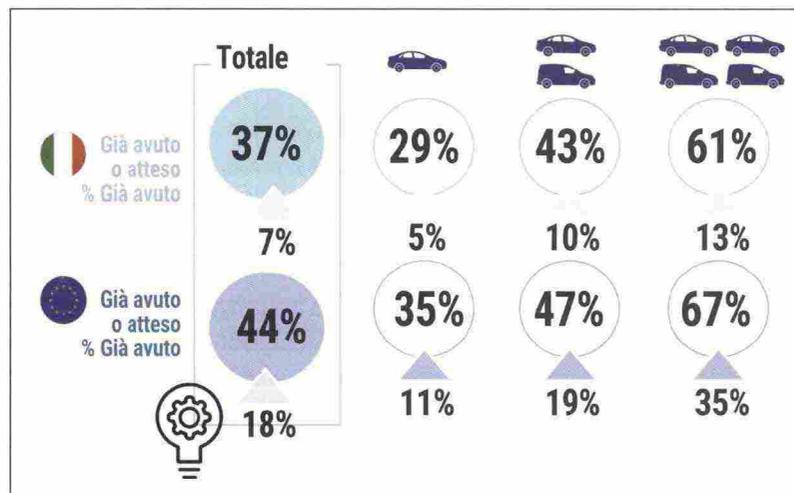
Interessante, infine, il dato sui più realistici test di prova: il 37 per cento del campione, percentuale che a livello europeo sale al 44, ritiene che il WLTP impatterà sulla gestione della flotta (cfr. grafico 4); un motivo in più per guardare con interesse alle alimentazioni alternative, dall'ibrido all'elettrico, dal gpl al metano.

Proprio per affiancare i clienti nel processo di transizione energetica della loro flotta, all'interno di Consulting & CVO è stato costituito un team di consulenti che opera nel segno di SMaRT, Sustainable Mobility and Responsibility Targets.

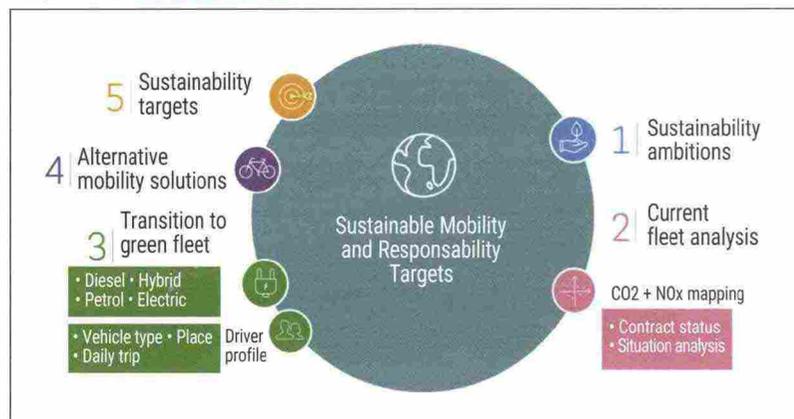
**Grafico 3. Principali freni allo sviluppo della telematica**



**Grafico 4. About WLTP**



**Grafico 5. About SMaRT**



C'è sempre la privacy in cima alle preoccupazioni legate all'installazione della scatola nera (Grafico 3). I *fleet manager* si preparano all'impatto con i nuovi test di prova (Grafico 4). Infine SMaRT (Grafico 5) traduce il nuovo metodo di approccio di un team di consulenti Arval per aiutare i clienti ad attuare la strategia di transizione energetica.

**Attualità** Arval

# “Stato” del **NOLEGGIO**

Il Barometro delle flotte aziendali è uno studio realizzato da **Arval**, che ogni anno analizza i “trend” di questo mercato. Nato nel 2002 in Francia è operativo in Italia dal 2005 e coinvolge ben 25 Paesi. Quest’anno sono quattro i “trend” più interessanti che sono stati “snocciolati” da Emmanuel Luf-ray, Business Engineering & Organization, e Sonia Angelelli, Head of Consulting & CVO Italia

Andrea **Martinello**



**S**onia Angelelli, Head of Consulting & CVO Italia, ha presentato i temi del Barometro 2018: «Si tratta di un'analisi che si basa su interviste effettuate in 12 Paesi europei per un totale di quasi 4.000 singole interviste. Fra tutti gli argomenti affrontati sul tema della gestione delle flotte aziendali ne abbiamo evidenziati e analizzati nel dettaglio 4, che ci sono sembrati i più interessanti, a partire da come i "fleet manager" hanno reagito al mercato, quindi come vedono la loro flotta e il futuro sviluppo di questa. E anticipo che si è percepito ottimismo su questa tema. Poi, un argo-

manager" che sanno già usare questi dati per la conoscenza ambientale della flotta stessa e la sua gestione. Infine, l'ultimo argomento tocca le alimentazioni alternative, legate a un maggiore rispetto per l'ambiente. Questi 4 temi sono interessanti e si collegano a una nuova proposta di Arval che abbiamo definito "SMaRT", acronimo di Sustainable, Mobility and Responsibility, Targets (ovvero progetto mobilità sostenibile e responsabile): smart è una parola molto usata che per noi vuole dire accompagnare il cliente nella scelta consapevole di quella che può essere la soluzione migliore per la mobilità della sua azienda con una ge-



In alto, da sinistra, **Emmanuel Lufroy**, Business Engineering & Organization Arval Italia

**Sonia Angelelli**, Head of Consulting & CVO Italia Arval

mento collegato alla crescita della flotta che conferma la centralità delle risorse della gestione. L'"outsourcing" e la telematica sono gli strumenti che accompagneranno sempre di più i "fleet manager". Sono soluzioni e dati che possono migliorare l'uso della flotta e soprattutto la sicurezza dei "drivers". Poi abbiamo affrontato il tema dei nuovi test WLTP che hanno una conoscenza elevata tra i "fleet manager". I test WLTP entrano per la prima volta nel nostro Barometro come analisi. Qualcosa di innovativo che però si riflette in una competenza dei "fleet

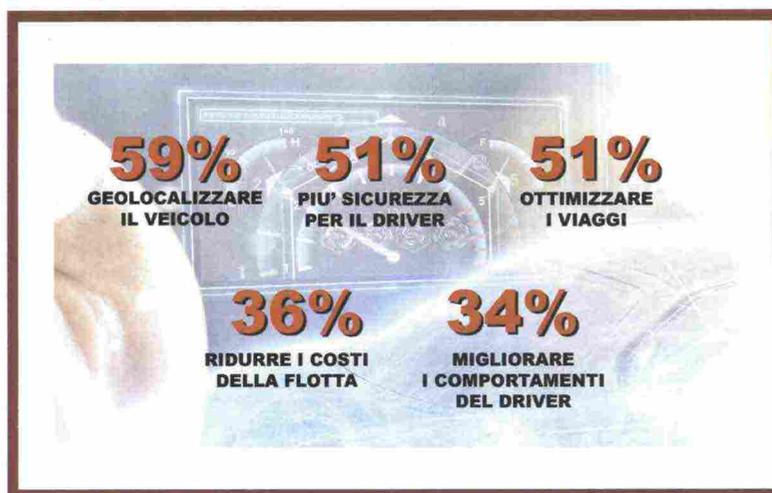
stione ottimale della sua flotta. Si tratta di capire quali sono le ambizioni e le necessità del cliente e poi lavorare insieme per capire come e cosa si possa fare per raggiungere l'obiettivo di trasformare il cliente in una "smart company" per la mobilità».

#### ANALIZZANDO IL BAROMETRO

Emmanuel Lufroy quando ha introdotto i temi del Barometro delle flotte aziendali ha subito sottolineato l'ampiezza e la portata di questa analisi firmata 2018 che si basa su 3.718 interviste realizzate in 12

Paesi differenti, di cui 300 interviste solo per il mercato Italia. Il campione prende in considerazione sia le aziende piccole con meno di 10 dipendenti sia quelle più grandi con oltre 1.000 dipendenti, passando per "step" fissati a 10-99 dipendenti, 100-999 dipendenti, con flotte che vanno dal singolo veicolo a oltre 50. Dai dati emerge subito che la dimensione delle flotte aziendali italiane è inferiore rispetto a quella europea, data la struttura del tessuto industriale nazionale caratterizzata da numerose PMI, anche se negli ultimi anni è cresciuto il numero di aziende con più di 99 veicoli in flotta. Al primo posto in Italia rimangono comunque le piccole flotte (da 1 a 9 veicoli) che rappresentano il 66%, valore più alto rispetto alla media europea che si

## Questi gli obiettivi principali per l'installazione di prodotti telematici con geolocalizzazione per i gestori delle flotte italiane



### PRINCIPALI FRENI ALLO SVILUPPO DELLA TELEMATICA

TEMI	FLOTTA PICCOLA	FLOTTA MEDIA	FLOTTA GRANDE
Rispetto privacy	22%	47%	58%
Diffidenza utenti	18%	22%	25%
Sindacati	5%	10%	17%
Prodotto invadente in vettura	9%	4%	7%
Offerta insufficiente	16%	7%	9%
Altro	2%	2%	5%

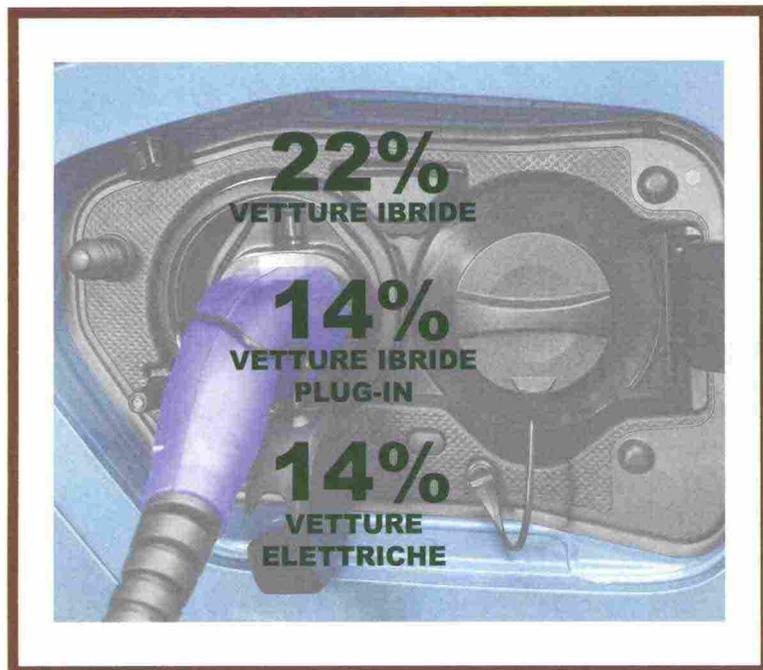
attesta al 57%; più bassa anche la percentuale di medie imprese con parco auto fino a 100 veicoli che rappresentano il 23%, rispetto al 31% europeo. In linea con il "trend" europeo invece è la percentuale di flotte grandi e molto grandi, rispettivamente all'8-9% e al 2-3%. Le aziende, date le positive aspettative economiche, si aspettano nel complesso una crescita della propria flotta aziendale, proseguendo il "trend" positivo già registrato nel 2017. Da sottolineare il dato relativo alle piccole e medie imprese italiane: queste prevedono una crescita del proprio parco auto in misura ancora maggiore rispetto allo scorso anno. Il tempo

medio di utilizzo dei veicoli a noleggio a **lungo termine** in flotta in Italia (6,6 anni) è superiore rispetto alla media europea (5,7 anni). Allo stesso modo, il tempo medio di utilizzo dei veicoli a noleggio è di gran lunga inferiore a quello dei veicoli privati, pari a 10,5 anni. Le vetture a noleggio delle flotte aziendali si rinnovano quindi con maggiore frequenza. La propensione ad affidarsi al NLT delle imprese italiane molto grandi fa registrare un tempo di rotazione della flotta tra i più veloci in Europa (4,4 anni), ed è probabile che questo "trend" si diffonda nei prossimi anni anche presso le PMI per la sempre maggiore diffusione del noleggio.

### CRESCE L' "OUTSOURCING"

Il numero di imprese che fa uso dell'"outsourcing" di servizi cresce di un punto rispetto al 2017. Nelle medie e soprattutto nelle grandi aziende l'"outsourcing" è diventato un servizio necessario e di grande utilità, tanto che rispettivamente 1/4 e 1/3 di esse esternalizza la gestione della flotta. Il "fleet manager" può così abbandonare tutte le attività operative e concentrarsi sugli aspetti di controllo e decisione, confermando come nelle grandi aziende il suo ruolo sia in costante evoluzione e crescita. I principali "desiderata" dei "fleet manager" in merito al servizio di "reporting" vedono ai primi posti i costi di flotta, lo stato di parco e il chilometraggio e l'età dei veicoli. Questi tre aspetti consentono infatti di monitorare le variabili più importanti che influenzano il TCO e il valore residuo dei veicoli, consentendo loro di avere le informazioni necessarie per una corretta gestione della propria flotta e per individuare il momento ottimale per la sostituzione dei veicoli in parco. Le grandi flotte confermano la loro fiducia negli specialisti di settore quali fornitori di consulenza in materia di flotta, in particolare le società specializzate e i noleggiatori a **lungo termine** sono le due alternative preferite, rispettivamente al 53% e al 41%, in quanto riescono a trovare in questi interlocutori personale preparato in grado di fornire valore aggiunto nella

## Tra le possibili alimentazioni più ecologiche piacciono le elettriche e le ibride



gestione delle flotte e consentire importanti recuperi d'efficienza (riduzione costi). Le piccole flotte preferiscono rivolgersi a una concessionaria per avere consulenza in ragione della vicinanza e capillarità delle reti di distribuzione e di assistenza. La telematica rappresenta un aiuto importante per la gestione delle grandi flotte. Il 26% delle imprese molto grandi dichiara infatti di avere dotato la flotta di questo servizio. Le imprese grandi, medie e piccole stanno invece iniziando ora ad avvicinarsi. In Europa si nota una disposizione maggiore verso questo tema: se la percentuale di aziende italiane che hanno implementato tale servizio è del 13%, la media europea è del 19%. Tra le principali ragioni di installazione della telematica a bordo dei veicoli si trovano la geolocalizzazione dei veicoli, la sicurezza del conducente e l'ottimizzazione dei percorsi. Grazie alla geolocalizzazione si è in grado di rispondere alle esigenze delle aziende in termini di rintracciabilità del veicolo in caso di furto o avaria, al primo posto sul podio e in crescita rispetto al 2017 (+6 punti). La sicurezza si posiziona al secondo posto con una crescita importante, +16 punti "vs" 2017, il "driver" può sempre essere rin-

tracciato e soccorso in caso di difficoltà. Al terzo posto del podio l'ottimizzazione dei percorsi che consente invece una gestione migliore dei tempi di trasporto e, a seguire, la riduzione dei costi di flotta e il miglioramento dei comportamenti dei "driver". Nell'ultimo anno si è assistito ad un'inversione di rotta per quanto riguarda la percezione degli ostacoli alla telematica. Informazioni più accurate sull'argomento hanno portato i "fleet manager" alla consapevolezza che questo è lo strumento ideale per la gestione della flotta, poiché consente di ottimizzare i costi e i percorsi, di aumentare la sicurezza dei "driver" pur mantenendone intatta la "privacy". La tutela della "privacy" dei "driver" rimane comunque l'ostacolo principe allo sviluppo della telematica, seppure in diminuzione di 18 punti rispetto al 2017, seguito dalla riluttanza dei "driver" (-16% rispetto al 2017). In netto calo la percezione dei sindacati come limite, 8% e -5 punti rispetto al 2017.

### ATTENZIONE ALL'AMBIENTE

Le motorizzazioni alternative ai tradizionali gasolio e benzina sono indubbiamente uno dei temi caldi degli ultimi anni nel panorama "automotive".

Il 45% delle aziende italiane dichiara di avere già in flotta, o di volere introdurre nei prossimi 3 anni, almeno una nuova tecnologia. Le aziende molto grandi hanno una propensione forte a dotarsi di veicoli a propulsione alternativa (70%), così come le grandi (41%) e le medie (42%); meno le piccole, che dimostrano tuttavia un crescente interesse per questi motori (36%). Gli ibridi e ibridi "plug-in" sono la soluzione alternativa preferita rispettivamente dal 22% e dal 14% delle aziende italiane: sono meno inquinanti grazie al loro motore elettrico, dispongono di un'autonomia sufficiente a percorrere le distanze quotidiane (in media 50-250 km), ma anche di percorrere distanze maggiori grazie al motore termico. In molte città italiane godono inoltre sia di incentivazioni (esenzione o diminuzione del bollo, accesso gratuito ai parcheggi) sia di minori limitazioni alla circolazione (accesso alle ZTL, circolazione durante i periodi di elevato inquinamento eccetera). L'Italia è tra i principali Paesi in Europa nell'utilizzo del motore a metano grazie a elevate prestazioni, bassi consumi ed emissioni, prezzo estremamente competitivo e buona rete infrastrutturale di ricarica. In Italia circolano circa 955.000 vetture, vi sono oltre 1.060 stazioni di rifornimento e circa 10.000 vetture l'anno vengono convertite a metano. Proprio per questo risulta una valida alternativa alle propulsioni tradizionali e il 18% delle aziende lo tiene in considerazione come opzione per la propria flotta. Dopo una lunga evoluzione, il metano inizia in questi anni ad essere apprezzato fuori dall'Italia e nel resto d'Europa. Un'altra alternativa ormai consolidata da diversi anni è il GPL, che presenta gli stessi aspetti positivi del metano, con una capillarità maggiore in termini di stazioni di rifornimento disponibili. Anche per questo tipo di alimentazione l'Italia, insieme alla Polonia, è "leader" europeo con un parco di oltre 2.170.000 auto, 3.600 stazioni di rifornimento e 85.000 conversioni l'anno. Presente nel 2017 sul mercato italiano con ben 48 modelli diversi, il GPL è tenuto in seria considerazione dal 16% delle aziende come possibile alimentazione delle flotte nei prossimi 3 anni.