

AUTO AZIENDALI AL FEMMINILE, PIÙ ATTENZIONE A SICUREZZA, AMBIENTE E... COMUNICAZIONE

Le driver aziendali sono il 24% del totale flotte secondo una ricerca fatta da **Arval**. E, malgrado il congruo numero, sono scarse le attenzioni per questa metà del mondo. Attenta, nella scelta, a dettagli diversi rispetto a quelli degli uomini



Perché le donne non sanno leggere le cartine e gli uomini non si fermano mai a chiedere? Lo spiegano i coniugi **Allan e Barbara Pease** nel libro *Why Men Don't Listen & Women Can't Read Maps*, dove mettono a confronto i due universi. Ad esempio le donne si accorgono dei dettagli più impercettibili e questa qualità le rende più adatte a guidare di giorno, gli uomini spesso non si accorgono di elementi evidenti ma di certo guidano meglio di notte. Due universi che si comportano diversamente anche quando devono scegliere un'auto aziendale. Come si legge nella ricerca "Donne e auto aziendali: un'opportunità per i Fleet Manager per rendere più efficiente la gestione della flotta" del **Corporate Vehicle Observatory** di **Arval Italia**. Partendo da un campione di 200 Fleet Manager, con una flotta media di 131 auto, la prima cosa che salta all'occhio è che il 76% degli assegnatari di auto aziendali sono uomini, ma, tra le

24% che risultano donne, invece, un terzo sceglie modelli diversi rispetto agli uomini e ai primi tre posti delle loro preferenze si trovano station wagon, compatte, Suv e non le city car come si potrebbe pensare: "Potremmo dire, semplificando, che mentre gli uomini valutano il tempo di accelerazione da 0 a 100, le donne sono più attente al tempo di frenata" ha commentato **Alessia Pedersini**, Marketing, Communication & CSR Director di **Arval Italia**, che prosegue: "ma ci sono anche altri aspetti che influiscono sulla scelta delle donne: i consumi e il livello di emissioni e quindi l'attenzione all'ambiente". Infine Pedersini sottolinea come dalla ricerca emerga "che solo il 14% delle aziende prevede programmi o iniziative specifiche destinate alle donne driver di auto aziendali. Chi lo fa, si concentra soprattutto sui corsi di guida sicura, mentre solo una piccola parte prevede un'assistenza dedicata nella scelta di modelli e allestimenti". Proprio una Suv compatta è la scelta di **Manuela G.**, dirigente di una società in ambito radiofonico, che nel giro di pochi mesi dovrà sostituire l'auto aziendale ed è quindi proprio nel pieno del processo di valutazione e scelta dell'auto migliore per le sue esigenze. Che deve anche rispecchiare la sua personalità:



per questo per Manuela, donna dinamica e vivace, l'auto non dovrà essere né bianca, né nera, i colori preferiti dalle donne secondo la ricerca, piuttosto colorata e, se possibile bicolore. Tra i *must have* il tettuccio apribile o panoramico e il cambio automatico. Fondamentale poi la presenza del Bluetooth che, oltre per motivi di lavoro è "indispensabile" per stare sempre in contatto con le amiche. Con un sistema che magari permetta di collegare lo smartphone all'auto, che sia **Apple** o **Android** è lo stesso. Il sistema di *infotainment* assume infatti un ruolo fondamentale. Non deve essere solo perfettamente efficiente ma, soprattutto, facile e intuitivo per un utilizzo immediato e senza stress. Insomma l'auto aziendale di una donna sembra avere le caratteristiche che sono proprio insite nell'animo femminile e di cui si parla nel libro che vi citavo all'inizio: attenzione ai dettagli e alla comunicazione.



di **Monica Secondino**



ALESSIA PEDERSINI

MISSIONLINE

BUSINESS
TRAVEL
SCHOOL 2018



SCOPRI LA NUOVA
PROGRAMMAZIONE DI CORSI!

MISSION

MISSIONFLEET

FORMAZIONE/EVENTI

LE
RIVISTE

ANALISI/SURVEY

LAVORO

GREEN

08
MAR 2018

GOODYEAR FOR FLEET AL
SALONE DI GINEVRA

08
MAR 2018

AL LANCIO QUATTRO NUOVE
SOLUZIONI AMADEUS PER LE
ADV

12
MAR 2018

AUTO AZIENDALI AL FEMMINILE

09
MAR 2018

AUTO AZIENDALI AL FEMMINILE

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

12
MAR
2018

MONICA SECONDINO

♡ 0

👁 24

🔗 0

ADVERTORIAL



Per approfondire gusti e tendenze delle donne in fatto di auto aziendali, le **auto aziendali al femminile**, partiamo dalla ricerca condotta dal **Corporate Vehicle Observatory** di **Arval Italia** "Donne e auto aziendali: un'opportunità per i Fleet Manager per rendere più efficiente la gestione della flotta". Le donne rappresentano il 24% del totale, tra loro un terzo sceglie modelli diversi rispetto agli uomini e ai primi tre posti delle loro preferenze si trovano station wagon, compatte, Suv e non le city car come si potrebbe pensare: "Potremmo dire, semplificando, che mentre gli uomini valutano il tempo di accelerazione da 0 a 100, le donne sono più attente al tempo di frenata" ha commentato **Alessia Pedersini**,

Marketing, Communication & CSR Director di **Arval Italia**, che prosegue: "Ma ci sono anche altri aspetti che influiscono sulla scelta delle donne: i consumi e il livello di emissioni e quindi l'attenzione all'ambiente" ([vedi i dati del 2010 da cui non ci discostiamo molto oggi cliccando qui](#)).

AUTO AZIENDALI AL FEMMINILE, LE DIVERSE SCELTE RISPETTO AL MONDO MASCHILE

Le auto aziendali al femminile secondo Pedersini dalla ricerca emerge che "che solo il 14% delle aziende prevede programmi o iniziative specifiche destinate alle donne driver di auto aziendali. Chi lo fa, si concentra soprattutto sui corsi di guida sicura, mentre solo una piccola parte prevede assistenza dedicata nella scelta di modelli e allestimenti". Un'auto diesel, bianca, confortevole, sicura e con i sensori di parcheggio: questo l'identikit della macchina aziendale delle donne. Nel numero di **MissionFleet** in distribuzione abbiamo intervistato una delle dirette interessate e abbiamo "aggiunto" dettagli importanti.



TAGS: ALESSIA PEDERSINI ARVAL ITALIA AUTO AZIENDALI AUTO AZIENDALI AL FEMMINILE CORPORATE VEHICLE OBSERVATORY FLOTTE AZIENDALI



PRECEDENTE

AL FLEET MEETING DI GINEVRA SI PARLA DI MOBILITY REVOLUTION

SUCCESSIVO

THIS IS THE MOST RECENT STORY.

a cura dell'ufficio pubblicità

SCOPRI TUTTE LE NOSTRE PROVE SIA NEL MONDO FLOTTE SIA NEL BUSINESS TRAVEL, CLICCANDO SULLA FOTO QUI SOTTO!



*Offerta di noleggio a lungo termine a LEASING V6 DIESEL 200 CV AWD: consumo ciclo combinato 7,2-10,0 km/l. Emissioni CO2 ciclo combinato 189 g/km. Canone mensile € 1.139 IVA inclusa, anticipo pari a 0€. L'offerta include: 48 mesi e 100.000 Km, valida fino al 31/03/2018, soggetta a disponibilità dei veicoli, all'approvazione di LEASING S.p.A. ed a condizioni fletto.

MASERATI
CORPORATE SALES

LEGGI MISSION

LEGGI MISSIONFLEET



OFFERTE DI LAVORO

Stage Business Travel

15 February 2018

Randstad - Cormano, Milano - della zona due addetti al business travel. Il/la tirocinante durante il [...]

Operatori Business Travel Torino

14 February 2018

uvet gbt spa - Bologna - Uvet Global Business Travel S.p.a. leader nel settore del Business Travel r [...]

Operatori Business Travel Treviso

10 February 2018

uvet gbt spa - Treviso - Uvet Global Business Travel S.p.a. leader nel settore del Business Travel r [...]

DEALERLINK PUNTO IT

IDEE PER COGLIERE IL FUTURO

Home Servizi ad hoc **Attualità** Case Auto Faccia a faccia Video Contatti CercaTi trovi in: [Home](#) » [Attualità](#) »

Auto usate, il futuro sarà all'insegna del digitale

di Marco Castelli | 23 marzo 2018

Il mondo delle **auto usate** si sta evolvendo in maniera importante: se il numero dei *veicoli di seconda mano* venduti negli ultimi 10 anni è rimasto abbastanza stabile (anche se *le transazioni sono in crescita*), molte cose sono cambiate.



Una recente analisi del **centro studi di Quintegia** testimonia che le vendite tra privati rimangono un aspetto di fondamentale importanza nel nostro Paese, con *quasi 6 vetture vendute su 10*, e che sale l'età media dell'usato (*2 auto su 3 hanno oltre 6 anni, mentre il 41% più di 9 anni*).

Approfondisci: [scopri gli ultimi dati sull'usato](#)

AUTO USATE E DIGITALE

In particolare, si sviluppa la popolarità del *digitale applicato alle auto usate*, con 3 clienti su 4 che vanno su internet per valutare le offerte e decidere l'acquisto, senza optare per la visita fisica nelle concessionarie. Che, quindi, a loro volta, devono "farsi trovare" sul web.

"L'usato è sempre stato all'avanguardia sull'on-line e ora accelera con nuove piattaforme specializzate" commenta **Tommaso Bortolomiol**, vicedirettore di Quintegia. I fenomeni in crescita sono, in particolare, "le catene retail per l'usato, il fenomeno delle aste e soprattutto l'ingresso delle società di noleggio, sempre più attive sul segmento attraverso formule innovative pensate per le esigenze dei privati".

Leggi anche: [come si svolgono le aste e perchè sono importanti per i concessionari](#)

AUTO USATE: CANALI INNOVATIVI

Il mondo delle auto usate, dunque, è in grande evoluzione. Concorda anche **Basilio Velleca**, responsabile della divisione Automotive Consulting della CWS e autore del libro "Usato 2021: il futuro dietro le spalle", uscito all'inizio di quest'anno e edito dal **Corporate Vehicle Observatory di Arval**.

"Ormai, sia nel mondo del nuovo sia in quello dell'usato, è impossibile prescindere dal digitale. I cosiddetti

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome

Cognome

Email

Ho letto l'informativa sulla [privacy](#) e acconsento al trattamento dei dati personali ai sensi dell'art. 13 D. lgs. 30 giugno 2003, n. 196

[Registrati](#)

PARTNERS

MAPFRE | ASSISTANCE
Your life. Our world

SFOGLIABILE



Saloni virtuali, ovvero i siti internet dei dealer o di chi propone usato, generano già adesso un volume di lead superiore rispetto agli showroom fisici. Quindi, il futuro, con ogni probabilità, sarà appannaggio di quelle start-up che cominciano a vendere l'usato solo ed esclusivamente sul web, consegnando la vettura a domicilio, senza che il cliente l'abbia vista fisicamente prima" spiega Velleca.

Inoltre, oggi si cominciano a diffondere anche canali innovativi, come quelli del "noleggio a lungo termine delle vetture usate e del car sharing".

Leggi anche: [Come N'UOVO, la formula di Leasys per il noleggio dell'usato](#)



IL PESO DEL SETTORE DEL NOLEGGIO

Velleca evidenzia una modifica strutturale significativa all'interno del mercato delle auto usate. Fino a qualche tempo fa, quando il renting esprimeva numeri meno importanti, "la maggiore fonte di generazione dell'usato proveniva dai privati che, dopo alcuni anni, decidevano di cambiare auto, mentre oggi questa fonte si è spostata nel mondo del noleggio, con un approccio di remarketing diverso".

"Se il privato vende i veicoli usati ad altri privati o, in permuta, ai concessionari, la società di renting li vende, nella maggior parte dei casi, ai commercianti". Andando così ad alimentare in maniera diversa un settore di fondamentale importanza per tutta la filiera.



commenti

SCRIVI UN COMMENTO

La tua casella di posta non verrà pubblicata.

Nome *

Email *

Sito web

> ANTICRISI DAY

Autenticità, passione,
riflessione, azione.

Il cammino di una community
dell'automotive.

ANTICRISI DAY



www.anticrisiday.it

> CONCESSIONARI E NOLEGGIO

LEASYS
FGA BANK GROUP

DealerLink.it - Tutti i diritti sono riservati.

Via Selvanesco, 75 - 20142 Milano • redazione@sumopublishing.it • [Cookie policy](#)

Unione petrolifera: «Solo con questa alimentazione si possono raggiungere gli obiettivi del 2030»

DILEMMA GASOLIO PER LE FLOTTE

Nonostante le critiche, per gli esperti è il motore più green

PAGINA A CURA DI ENRICO SBANDI

Sorpresa: è diesel la motorizzazione che consentirà di centrare gli obiettivi ambientali fissati per il 2030. Lo affermano gli esperti, con il conforto dei dati. La questione è stata oggetto di dibattito al recente #FORUMAutomotive, che si è svolto a Milano, ed è di particolare attualità quando si parla di modelli e motorizzazioni per flotte aziendali, considerando le notizie del bando ai motori a gasolio annunciato per il futuro in alcune metropoli, fra le quali Roma, e gli annunci, spesso a effetto, di alcuni costruttori (fra cui Fca e Mercedes), di voler sospendere in un futuro prossimo la produzione di veicoli con questa propulsione. L'influenza di questi atteggiamenti si riverbera sulle scelte riguardanti i grandi parchi auto, che devono tenere in considerazione economica d'esercizio, valore residuo dell'auto ed anche, in buona parte dei casi, la componente etica legata all'impatto ambientale. Dunque, i fatti: lo standard

raggiunto con la normativa euro 6 vede attualmente i motori diesel nella posizione migliore per le emissioni di particolato (Pm10) con una media di 65,3 microgrammi per km, mentre i propulsori a benzina sono un filo al di sopra, a quota 66. E le auto con motori elettrici? Sono a 65,7 (fonte: studio dell'EPA americano, riportato dall'editorialista Enrico De Vita in un'intervista a Rai Radio1, il 18 febbraio scorso). La colpa non è, ovviamente, del propulsore, ma dell'auto che provoca il sollevamento delle micropolveri che insistono sulle strade, soprattutto nelle città, prodotte dal consumo degli pneumatici e dei freni. Il problema è comune al passaggio di tutti i veicoli, ma gli elettrici, più pesanti a causa dei pacchi-batterie, ne alzano semplicemente di più e questo fa la differenza, considerando che le Pm10 e le ancora più impalpabili Pm2,5 che giacciono al suolo sono 10 volte di più rispetto a quelle emesse dagli scarichi. Naturalmente, il discorso è valido per motori di ultima generazione e perfettamente a punto. «Un diesel euro 6 con filtri



antiparticolato, confrontato a un benzina anche di ultima generazione, si dimostra più efficiente e pulito. Preferirei avere un parco auto tutto euro 6, soprattutto nel settore pubblico che è particolarmente indietro», afferma Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa. «A mio parere c'è oggi un eccesso di attenzione guidato dall'emozionalità. Certo, sono discussioni che fanno bene alla sensibilità ambientale, con ricadute positive sul Paese e anche per le aziende, ma non bisogna mai dimenticare che

la soluzione a impatto zero non esiste, la tutela dell'ambiente è sempre frutto di un bilancio fra i diversi fattori e delle scelte che ne conseguono, le più virtuose possibili». Secondo Franco Del Manso, delegato ai Rapporti Internazionali, Ambientali e Tecnici di Unione Petrolifera, «il diesel non è morto, e non morirà nemmeno nei prossimi anni poiché rappresenta il metodo migliore e a costi più contenuti per raggiungere gli obiettivi ambientali imminenti e quelli fissati per il 2030. Se

la qualità dell'aria nelle città è migliorata sensibilmente, il merito è del diesel, perché non bisogna dimenticare che non ci sono veicoli per compensare la crescita del CO₂ derivante dall'eliminazione dei motori a gasolio». E, ha aggiunto, «la qualità dell'aria in futuro è indipendente dalla tipologia di auto che saranno immatricolate, anche se fossero solo elettriche i livelli non migliorerebbero». Dati confermati dal direttore di Anfia, Gianmarco Giorda: «Va considerato che, a livello europeo, in varie nazioni le emissioni medie di CO₂ crescono invece di scendere, anche per effetto della criminalizzazione e del calo di vendite di auto diesel. Non in Italia, perché da noi è sempre forte nonostante tutto». Tuttavia, c'è anche spazio per il gas naturale che, come tiene a precisare Andrea Ricci, vicepresidente di Snam4Mobility, «con le ultime evoluzioni ha raggiunto traguardi incredibili per quanto riguarda prestazioni e consumi. Attualmente è il metano l'unico combustibile in grado di competere con il gasolio». (riproduzione riservata)

In Italia circola solo il 2,2% delle elettriche d'Europa

In Italia nel 2017 sono state immatricolate appena 4.827 auto elettriche, ma i loro driver sono decisamente soddisfatti. Questo, in estrema sintesi, emerge da una rilevazione condotta da Econometrica e Leaseplan effettuata su 200 fleet manager di aziende di livello nazionale che hanno veicoli elettrici nel proprio parco auto. La quota del nostro Paese, rapportata all'Europa, è minima: appena il 2,2% del totale di 216 mila veicoli green, ibridi plug-in inclusi. Norvegia, con 62 mila veicoli, Germania con 54 mila, Regno Unito con 47 mila e Francia con 36 mila guidano questa classifica, tratta dal report Acea (l'associazione europea dei costruttori automobilistici) sulle immatricolazioni di auto ad alimentazione elettrica. Rispetto dell'ambiente, immagine, possibilità di circolare nei centri storici e risparmio sul costo di carburante sono i fattori principali che motivano la preferenza per veicoli che si alimentano «con la spina». Emerge anche che i driver non sono quasi mai coinvolti nella scelta,



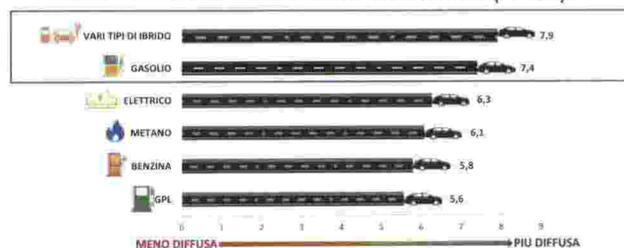
eccome, una volta al volante, ecco la sorpresa: il 94,7% del totale di quelli che hanno in uso auto elettriche si dichiarano soddisfatti e hanno individuato l'utilizzo ottimale per queste vetture, mentre solo il 5,3% si dice insoddisfatto. Da qui, lo studio conclude che le case history virtuose possono essere determinanti per convincere gli indecisi sull'opportunità del passo già oggi e che i benefici possono essere tanti e di particolare rilievo a fronte di criticità, come la scarsa autonomia e rete di ricarica che, con una buona organizzazione ed il supporto di partner preparati, sono affrontabili e superabili. (riproduzione riservata)

Fra 5 anni ibride e diesel saranno regine del mercato corporate

Fra cinque anni l'ibrido sarà l'alimentazione più diffusa fra i veicoli di nuova introduzione nelle flotte aziendali, seguita dal gasolio. E quanto afferma il report sviluppato da Econometrica insieme con il Corporate Vehicle Observatory di Arval, la compagnia di noleggio a lungo termine del gruppo Bnp-Paribas, sull'uso di vetture ad alimentazione alternativa nelle flotte. Lo studio pronostica un'evoluzione molto rapida delle scelte dei fleet manager, se si considera che ad oggi i veicoli ad alimentazione alternativa - fra i quali sono classificati gli ibridi - sono presenti solo nel 35% delle flotte, con percentuali assai basse. Il limite attuale, che si pronostica sarà superato entro il prossimo quinquennio, è, principalmente, di natura tecnologica e infrastrutturale e riguarda l'autonomia ancora limitata dei veicoli a propulsione elettrica o ibrida

a cui si abbina la scarsità di punti di rifornimento. Il quadro si delinea meglio con gli altri elementi ritenuti significativi, come il prezzo ancora troppo alto, la scarsità di incentivi e la disponibilità ancora limitata di modelli. I «full electric», veicoli che possono contare solo sulla presa per la ricarica e non dispongono - come gli ibridi - di un motore a combustione per poter ovviare alla mancanza di punti di rifornimento di energia elettrica, sono destinati progressivamente a crescere nell'utilizzo: la proiezione effettuata dallo studio Econometrica-Arval li colloca al terzo posto fra le scelte del prossimo quinquennio, superando sia la propulsione a metano che quella a benzina, insospettabilmente relegata in penultima posizione, più avanti soltanto rispetto ai veicoli a gpl. (riproduzione riservata)

QUALE SARÀ L'ALIMENTAZIONE DEL FUTURO (5 ANNI)?



Fonte: Arval, BNP Paribas Group, Corporate vehicle observatory

Unione petrolifera: «Solo con questa alimentazione si possono raggiungere gli obiettivi del 2030»

DILEMMA GASOLIO PER LE FLOTTE

Nonostante le critiche, per gli esperti è il motore più green

PAGINA A CURA
DI ENRICO SBANDI

Sorpresa: è diesel la motorizzazione che consentirà di centrare gli obiettivi ambientali fissati per il 2030. Lo affermano gli esperti, con il conforto dei dati. La questione è stata oggetto di dibattito al recente #FORUMAutomotive, che si è svolto a Milano, ed è di particolare attualità quando si parla di modelli e motorizzazioni per flotte aziendali, considerando le notizie del bando ai motori a gasolio annunciate per il futuro in alcune metropoli, fra le quali Roma, e gli annunci, spesso a effetto, di alcuni costruttori (fra cui Fca e Mercedes), di voler sospendere in un futuro prossimo la produzione di veicoli con questa propulsione. L'influenza di questi atteggiamenti si riverbera sulle scelte riguardanti i grandi parchi auto, che devono tenere in considerazione economica d'esercizio, valore residuo dell'auto ed anche, in buona parte dei casi, la componente etica legata all'impatto ambientale. Dunque, i fatti: lo standard

raggiunto con la normativa euro 6 vede attualmente i motori diesel nella posizione migliore per le emissioni di particolato (Pm10) con una media di 65,3 microgrammi per km, mentre i propulsori a benzina sono un filo al di sopra, a quota 66. E le auto con motori elettrici? Sono a 65,7 (fonte: studio dell'EPA americano, riportato dall'editorialista Enrico De Vita in un'intervista a Rai Radio1, il 18 febbraio scorso). La colpa non è, ovviamente, del propulsore, ma dell'auto che provoca il sollevamento delle micropolveri che insistono sulle strade, soprattutto nelle città, prodotte dal consumo degli pneumatici e dei freni. Il problema è comune al passaggio di tutti i veicoli, ma gli elettrici, più pesanti a causa dei pacchi-batterie, ne alzano semplicemente di più e questo fa la differenza, considerando che le Pm10 e le ancora più impalpabili Pm2,5 che giacciono al suolo sono 10 volte di più rispetto a quelle emesse dagli scarichi. Naturalmente, il discorso è valido per motori di ultima generazione e perfettamente a punto. «Un diesel euro 6 con filtri



antiparticolato, confrontato a un benzina anche di ultima generazione, si dimostra più efficiente e pulito. Preferirei avere un parco auto tutto euro 6, soprattutto nel settore pubblico che è particolarmente indietro», afferma Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa. «A mio parere c'è oggi un eccesso di attenzione guidato dall'emozionalità. Certo, sono discussioni che fanno bene alla sensibilità ambientale, con ricadute positive sul Paese e anche per le aziende, ma non bisogna mai dimenticare che

la soluzione a impatto zero non esiste, la tutela dell'ambiente è sempre frutto di un bilancio fra i diversi fattori e delle scelte che ne conseguono, le più virtuose possibili». Secondo Franco Del Manso, delegato ai Rapporti Internazionali, Ambientali e Tecnici di Unione Petrolifera, «il diesel non è morto, e non morirà nemmeno nei prossimi anni poiché rappresenta il metodo migliore e a costi più contenuti per raggiungere gli obiettivi ambientali imminenti e quelli fissati per il 2030. Se

la qualità dell'aria nelle città è migliorata sensibilmente, il merito è del diesel, perché non bisogna dimenticare che non ci sono veicoli per compensare la crescita del CO2 derivante dall'eliminazione dei motori a gasolio». E, ha aggiunto, «la qualità dell'aria in futuro è indipendente dalla tipologia di auto che saranno immatricolate, anche se fossero solo elettriche i livelli non migliorerebbero». Dati confermati dal direttore di Anfia, Gianmarco Giorda: «Va considerato che, a livello europeo, in varie nazioni le emissioni medie di CO2 crescono invece di scendere, anche per effetto della criminalizzazione e del calo di vendite di auto diesel. Non in Italia, perché da noi è sempre forte nonostante tutto». Tuttavia, c'è anche spazio per il gas naturale che, come tiene a precisare Andrea Ricci, vicepresidente di Snam4Mobility, «con le ultime evoluzioni ha raggiunto traguardi incredibili per quanto riguarda prestazioni e consumi. Attualmente è il metano l'unico combustibile in grado di competere con il gasolio». (riproduzione riservata)

In Italia circola solo il 2,2% delle elettriche d'Europa

In Italia nel 2017 sono state immatricolate appena 4.827 auto elettriche, ma i loro driver sono decisamente soddisfatti. Questo, in estrema sintesi, emerge da una rilevazione condotta da Econometrica e Leaseplan effettuata su 200 fleet manager di aziende di livello nazionale che hanno veicoli elettrici nel proprio parco auto. La quota del nostro Paese, rapportata all'Europa, è minima: appena il 2,2% del totale di 216 mila veicoli green, ibridi plug-in inclusi. Norvegia, con 62 mila veicoli, Germania con 54 mila, Regno Unito con 47 mila e Francia con 36 mila guidano questa classifica, tratta dal report Acea (l'associazione europea dei costruttori automobilistici) sulle immatricolazioni di auto ad alimentazione elettrica. Rispetto dell'ambiente, immagine, possibilità di circolare nei centri storici e risparmio sul costo di carburante sono i fattori principali che motivano la preferenza per veicoli che si alimentano «con la spina». Emerge anche che i driver non sono quasi mai coinvolti nella scelta,



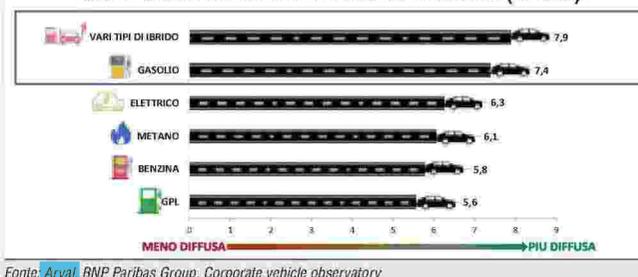
eppure, una volta al volante, ecco la sorpresa: il 94,7% del totale di quelli che hanno in uso auto elettriche si dichiarano soddisfatti e hanno individuato l'utilizzo ottimale per queste vetture, mentre solo il 5,3% si dice insoddisfatto. Da qui, lo studio conclude che le case history virtuose possono essere determinanti per convincere gli indecisi sull'opportunità del passo già oggi e che i benefici possono essere tanti e di particolare rilievo a fronte di criticità, come la scarsa autonomia e rete di ricarica che, con una buona organizzazione ed il supporto di partner preparati, sono affrontabili e superabili. (riproduzione riservata)

Fra 5 anni ibride e diesel saranno regine del mercato corporate

Fra cinque anni l'ibrido sarà l'alimentazione più diffusa fra i veicoli di nuova introduzione nelle flotte aziendali, seguita dal gasolio. È quanto afferma il report sviluppato da Econometrica insieme con il Corporate Vehicle Observatory di Arval, la compagnia di noleggio a lungo termine del gruppo Bnp-Paribas, sull'uso di vetture ad alimentazione alternativa nelle flotte. Lo studio pronostica un'evoluzione molto rapida delle scelte dei fleet manager, se si considera che ad oggi i veicoli ad alimentazione alternativa - fra i quali sono classificati gli ibridi - sono presenti solo nel 35% delle flotte, con percentuali assai basse. Il limite attuale, che si pronostica sarà superato entro il prossimo quinquennio, è, principalmente, di natura tecnologica e infrastrutturale e riguarda l'autonomia ancora limitata dei veicoli a propulsione elettrica o ibrida

a cui si abbina la scarsità di punti di rifornimento. Il quadro si delinea meglio con gli altri elementi ritenuti significativi, come il prezzo ancora troppo alto, la scarsità di incentivi e la disponibilità ancora limitata di modelli. I «full electric», veicoli che possono contare solo sulla presa per la ricarica e non dispongono - come gli ibridi - di un motore a combustione per poter ovviare alla mancanza di punti di rifornimento di energia elettrica, sono destinati progressivamente a crescere nell'utilizzo: la proiezione effettuata dallo studio Econometrica-Arval li colloca al terzo posto fra le scelte del prossimo quinquennio, superando sia la propulsione a metano che quella a benzina, insospettabilmente relegata in penultima posizione, più avanti soltanto rispetto ai veicoli a gpl. (riproduzione riservata)

QUALE SARÀ L'ALIMENTAZIONE DEL FUTURO (5 ANNI)?



Elettriche in flotta?

Migliorano anche l'immagine aziendale

MILANO

Sono ancora piccole, ma le "alternative" stanno crescendo. No, non è una prospettiva politica, ma è quello che ci sta raccontando il mercato automobilistico italiano. Anche senza interventi governativi, le auto ibride, ibride plug-in e addirittura totalmente elettriche stanno allargando il loro mercato. Lentamente, ma costantemente. Cominciamo dall'anno scorso. Nel 2017, a fronte di un mercato cresciuto del 7,5%, le ibride sono aumentate del 71% (da 39.041 del 2016 a 66.760 del 2017, dati Unrae) e anche le elettriche sono cresciute del 38,6% (da 1.403 nel 2016 a 1.945 del 2017).

Anche i primi due mesi del 2018, confrontati con quelli del 2017, hanno confermato il trend

con aumenti del 34,9% per le ibride e del 64,3% per le elettriche. Sono ancora numeri piuttosto piccoli, dicevamo, tanto che la penetrazione per il bimestre 2018 è del 3,8% per le ibride e dello 0,1% per le elettriche.

Però questa situazione incomincia a coinvolgere anche le flotte aziendali e soprattutto ci sono parecchie aziende che si chiedono se sia venuto il momento di inserire auto elettriche o elettrificate in flotta, anche per sfuggire ai dubbi su futuro del Diesel. Ci sono due ricerche, fatte entrambe da Econometrica in collaborazione una con Arval e l'altra con Leasplan, che sondano il rapporto tra aziende e auto ecologiche o a basso impatto ambientale.

In Italia le auto con carburanti alternativi o a basso impatto ambientale sono presenti nel 35% delle flotte con i veicoli a metano (poco più del 5%) che fanno la parte del leone. Le ibri-

de (2,6%) e le elettriche (1,3%) sono residuali. Insomma le flotte aziendali seguono con fatica un mercato che invece si dimostra più interessato all'argomento, anche se le ibride e le elettriche hanno prezzi superiori rispetto ai veicoli standard. Però è anche vero che, almeno nelle intenzioni, il 53,8% delle aziende si è dichiarata, nell'indagine Econometrica-Leasplan, intenzionata a inserire veicoli elettrici nella loro flotta. E chi ha già in linea un mezzo a emissioni zero, in media, fa percorrere a tale veicolo circa 10.000 chilometri l'anno.

Se poi si va ad indagare perché le aziende hanno scelto di inserire veicoli elettrici nel loro parco, la maggior parte degli intervistati ha indicato come motivazioni principali il rispetto ambientale e il rafforzamento dell'immagine aziendale. Ri-

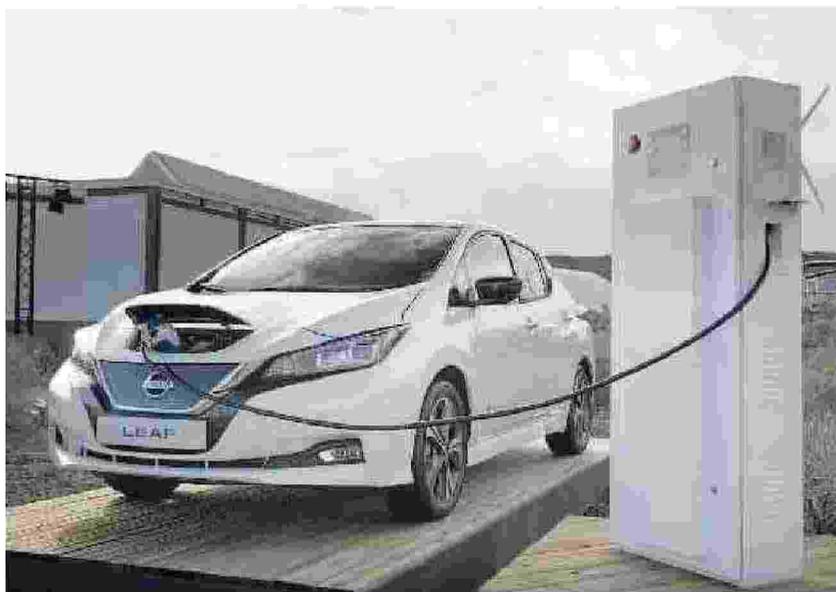
guardo all'uso, invece, in testa troviamo il libero accesso ai centri storici e il car pooling aziendale.

Ma come sono state accolte le auto con alimentazione alternativa in azienda. L'indagine Econometrica-Arval evidenzia che i driver, anche se nella maggioranza dei casi non coinvolti nella scelta del tipo di alimentazione, sono (nella gran parte, oltre il 60%) soddisfatti di guidare veicoli "alternativi". E chi guida i veicoli aziendali ecologici è contento di farlo perché questi mezzi hanno prestazioni e comfort uguali o superiori a quelli di un veicolo convenzionale, possono disporre di carte per il rifornimento, hanno incentivi economici o tecnologici e c'è un punto di rifornimento o di ricarica in azienda. Motivi concreti e tangibili che portano le aziende verso un futuro ecologico.

[G. ANT.]

© BY NC ND AI CINI DIRITTI RISERVATI

Sempre più le alimentazioni alternative: specie il metano



Nissan/Enel
 A chi acquista la nuova Leaf dalla rete Nissan, 2 anni di energia gratuita presso le ricariche pubbliche

/// FOCUS

Cresce l'interesse per le auto "verdi"



Il crescente interesse per le auto ecologiche non sfugge di certo alle case automobilistiche, che offrono una gamma di modelli sempre più sviluppata. E non sfugge neanche alle società di noleggio che stanno lanciando offerte ad hoc per la diffusione di queste vetture nelle flotte aziendali. È alto anche l'impegno delle società energetiche, con lo sviluppo di progetti innovativi per sviluppare le infrastrutture di ricarica

di Leonardo Tancredi

Il segnale è chiaro: sulle strade italiane le auto ecologiche sono in crescita e di pari passo cresce l'interesse di case automobilistiche e operatori dell'energia e della mobilità per questo segmento di mercato. I dati li fornisce Unrae, che nel 2017 riporta un più 1,4% nella quota di mercato delle auto elettriche, ibride e a gas: dal 10,2% registrato alla fine del 2016 si è passati all'11,4% nei dodici mesi successivi. Percentuali che tradotte in immatricolazioni vogliono

dire primato indiscusso delle auto a gas (Gpl e metano) con 160.000 unità, seguite da 66.000 ibride e quasi 2.000 elettriche. Non è ancora uno tsunami, ma un'onda lunga destinata a scuotere il mercato. Prova ne è la risposta varia e multiforme che già si registra a questo aumento di domanda.

Più punti di ricarica per le auto ecologiche

Il segmento di mercato più vivace quando si parla di auto "verdi" è quello delle flotte aziendali, e non è



una sorpresa. Tra gli operatori più attivi, oltre alle case auto, figurano quelli delle infrastrutture dell'energia. Sul fronte dell'elettrico, un ruolo di primaria importanza è giocato da Enel con il suo "Piano nazionale per l'installazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici" che prevede l'installazione di 14.000 colonnine di ricarica entro il 2022. Dalle attuali 930 nell'intero territorio nazionale, già nel 2018 si arriverà a circa 3.000. E per dimostrare che fa sul serio, Enel

ha messo sul tavolo investimenti dai 100 ai 300 milioni di euro e un lavoro di relazioni sinergiche con partner pubblici e privati. "La mobilità elettrica rappresenta uno dei pilastri della

strategia di Enel", ha dichiarato



Alberto Piglia, Responsabile E-mobility di Enel X. "Vogliamo dotare il territorio di una rete moderna e capillare di stazioni di ricarica che consenta a chi sceglie di guidare elettrico di superare la cosiddetta range anxiety".

Investire nelle energie alternative

Movimenti interessanti si registrano anche tra le major italiane del gas. Eni e Snam hanno posto la firma su un accordo che le impegna a costruire 14 nuovi distributori di metano per autoveicoli sull'intero territorio nazionale. Snam ha predisposto un portafoglio di 150 milioni per implementare nei prossimi anni di 300 unità la rete dei distributori oggi composta da 1.200 impianti. Una sezione specifica del programma sarà dedicata anche alla realizzazione di stazioni di rifornimento a metano

esclusivamente dedicate alle flotte, con una proposta customizzata sulle dimensioni e sulle esigenze delle aziende interessate. "Nel settore dei trasporti il gas naturale è la via immediata per combattere l'inquinamento e risparmiare sul carburante. E con l'introduzione del biometano le emissioni saranno paragonabili all'elettrico da fonti rinnovabili". Parole di **Andrea Ricci**, Senior Vice President Cng business di Snam.



L'OFFERTA DEL NOLEGGIO

Case automobilistiche e operatori dell'energia fanno la loro parte, ma il terzo soggetto attivo nella diffusione di auto verdi sono i grandi gestori del noleggio e delle flotte aziendali. L'orizzonte della mobilità elettrica può continuare ad avvicinarsi se il mercato riuscirà a includere un pubblico differenziato dai professionisti delle partite Iva alle grandi multinazionali. La strategia di Ald Automotive, ad esempio, va in questa direzione. La società ha siglato un accordo con Enel per la promozione e diffusione della mobilità elettrica, con una serie di offerte dedicate che combinano la guida dei veicoli elettrici con la possibilità di utilizzare le infrastrutture di ricarica Enel. Un altro operatore della business mobility che punta alla sostenibilità ambientale è Alphabet, anche grazie al suo programma Alpha-Electric, che parte da un'analisi del potenziale di elettrificazione per individuare in modo rigoroso quali veicoli della flotta possono essere sostituiti con veicoli elettrici, quali soluzioni di ricarica

possono essere adottate e quali servizi di e-Mobility possono accompagnare al meglio l'azienda in un cammino di ecosostenibilità. C'è poi **Arval** che ha messo a punto Electric Vehicle, un prodotto pensato per supportare il cliente nella transizione elettrica. Sviluppato in collaborazione con Renault Nissan e NewMotion, il prodotto copre l'intero ecosistema delle vetture elettriche curando la gestione dei punti di ricarica sia un ufficio sia a casa, con un'offerta flessibile che prevede anche il cambio auto con motorizzazioni classiche per brevi periodi e una fase di test per i driver: Con la partnership nel progetto EV100, anche LeasePlan presenta il suo impegno per la mobilità ecologica. L'obiettivo è dare impulso all'adozione dei veicoli elettrici nei parchi auto aziendali a partire dal proprio interno. LeasePlan infatti ha fissato il 2021 come scadenza per consentire a tutti i suoi dipendenti di guidare auto elettriche e di raggiungere un livello di emissioni zero della propria flotta entro il 2030.

L'impegno delle case auto

Tra i partner del progetto di sviluppo infrastrutturale di Snam figura FCA, che proprio di recente ha stretto un accordo con Italgas per la conversione - nel corso del 2018 - dell'intera flotta aziendale con 2.500 veicoli a metano FCA. Il ruolo di leader europeo nel metano per autotrazione della corporation italo-americana è leggibile nella gamma di modelli a gas che escono dagli impianti FCA: Fiat Panda, Punto, 500L, 500L Living, Lancia Ypsilon, Qubo, per le passengers cars; Panda Van, Fiorino, Doblò Cargo, Doblò, Ducato, Ducato Panorama, per il marchio Fiat Professional. Dodici scelte possibili per una guida ecologica targata FCA. "Da sempre siamo alla ricerca di

DAL CVO DI ARVAL UNA GUIDA SULLE ENERGIE ALTERNATIVE

Mentre i maggiori operatori del settore sembrano aver orientato il loro impegno futuro verso le alimentazioni alternative, il Corporate Vehicle Observatory (il centro studi di Arval sulla mobilità aziendale e sulle tendenze del mercato) ha provato a sciogliere un dubbio amletico. "Diesel o non diesel? Guida alle energie e al loro impiego nelle flotte" è il titolo di una ricerca su vantaggi e svantaggi delle diverse

alimentazioni, da quelle tradizionali come diesel e benzina, a quelle alternative, tra cui Gpl e metano, ibride, elettriche, idrogeno e bio-fuel. Per chi volesse saperne di più il libro è disponibile sul sito www.cvo-italia.it



soluzioni alternative per la mobilità sostenibile - sottolinea **Alessandro Grosso**, Direttore Fleet & Business Sales di FCA Italy e Direttore vendite Fleet & Corporate di FCA Emea - puntando non solo a quello che oggi sappiamo fare meglio, ovvero la propulsione a gas, ma guardando

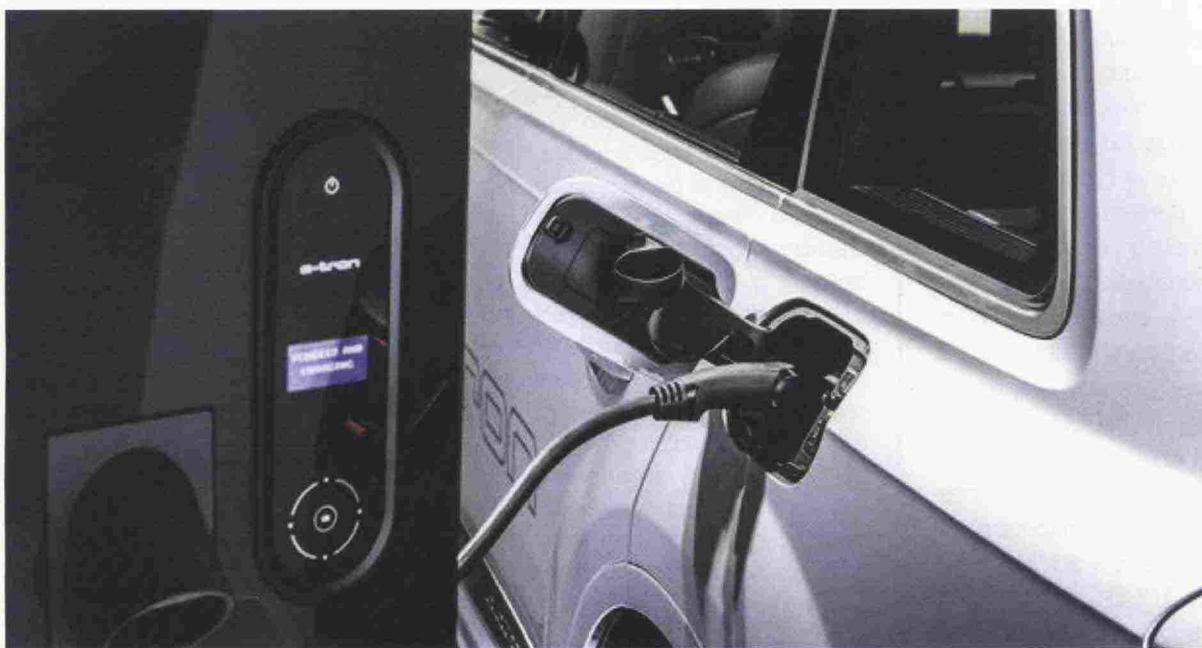


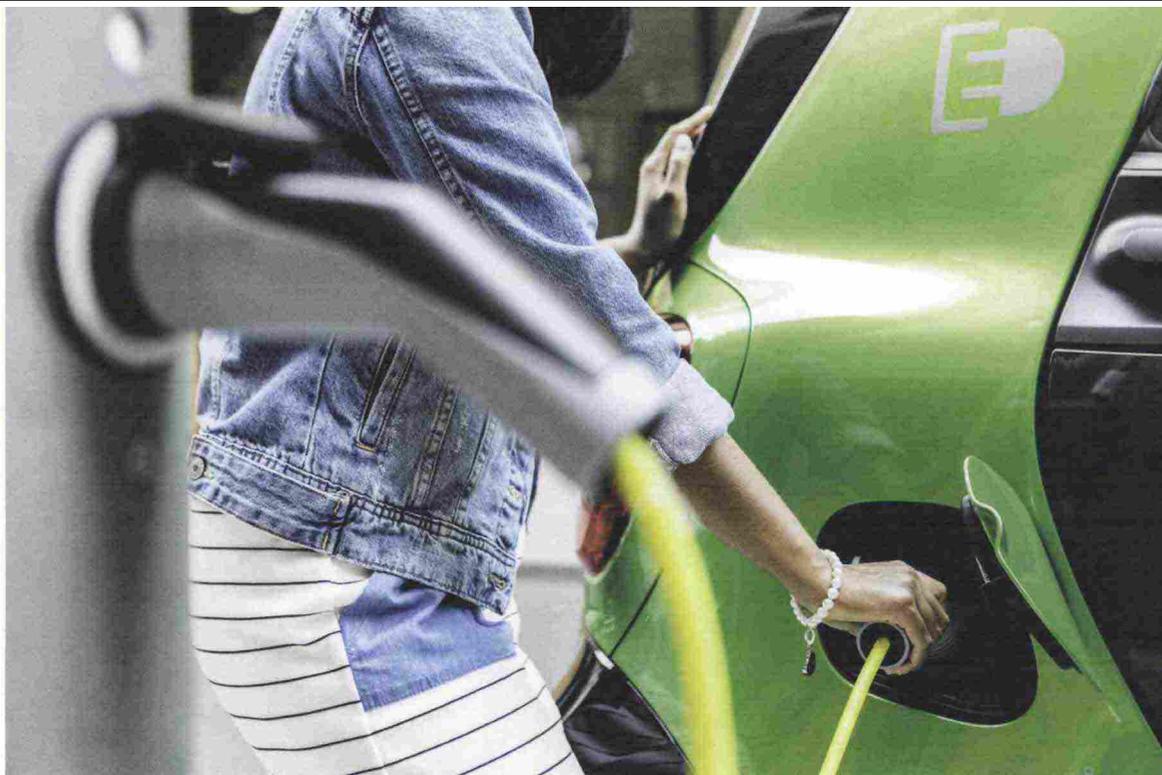
con attenzione a tutte le soluzioni disponibili".

I modelli per flotte ecologiche

Sul fronte dell'impegno ecologico non si contano diserzioni tra le big dell'automotive. La tedesca Audi copre l'intero spettro della mobilità sostenibile: A3 Sportback, A4 Avant e A5 Sportback per i motori a metano g-tron, mentre i modelli A3 e Q7 sono ibridi che combinano l'elettri-

co con rispettivamente benzina e diesel. Ma a sentire **Alberto Ce-staro**, Responsabile Flotte Audi, l'ora del full elettrico è vicina: "Nei prossimi due anni lanceremo nuovi modelli completamente elettrici, per arrivare al 2025 con un terzo della nostra gamma ad alimentazione ibrida o





elettrica". Non solo, per spingere il favore di privati e fleet manager, Audi, grazie a un accordo con Enel, includerà nell'acquisto dei veicoli uno più pacchetti di servizi di ricarica forniti dalla compagnia dell'energia italiana.

Ecosistemi elettrici

Allargare l'offerta dei servizi non è una strategia solo tedesca, nello stesso solco si muove Nissan. La nuova Leaf e il nuovo e-NV200 sono le novità per il trasporto passeggeri e merci di una gamma interamente dedicata alle emissioni zero. Il punto di forza della casa giapponese è la tecnologia Vehicle-



to-Grid (V2G). **Vincenzo Varriale**, Di-

rettore Vendite Nissan Italia, spiega di cosa si tratta: "Grazie a questa tecnologia sviluppata in collaborazione con Enel, i nostri veicoli elettrici sono veri e propri vettori di energia su quattro ruote, consentono di alimentare uffici e infrastrutture aziendali, immagazzinando energia all'interno delle batterie e rilasciandola alla rete quando necessario". Un ecosistema, come lo definisce Varriale, che impatta su efficienza, sprechi e stabilità. Abbinare il veicolo alla possibilità di ricarica è la priorità anche per i francesi di PSA, che con Citroen e Peugeot presentano sul mercato un ventaglio di modelli elettrici: dalle city car ION e C-Zero, alla cabrio E-Mehari fino ai

commerciali Berlingo e Partner.



– sostiene **Valentino Munno**, Head of LCV and Electric Cars di PSA Italia – un'offerta varia ed economicamente appetibile deve essere accompagnata dalla presenza di colonnine di ricarica in azienda. Ha proprio questo obiettivo la collaborazione annunciata da PSA con produttori di infrastrutture di rifornimento elettrico come Scame e Bticino".

Effetto metano

Passando in Spagna, nel campo degli eco-veicoli emerge l'opzio-

ne metano grazie alla determinazione di SEAT in questo settore del mercato. "Intendiamo guidare la crescita e il posizionamento del metano come carburante efficiente e alternativo per il trasporto, che può contribuire a migliorare

la qualità dell'aria nei centri abitati e fornire nell'immediato una soluzione di mobilità alternativa", ha dichiarato **Stefano Sordelli**, Direttore Vendite Seat Italia. Gli automobilisti possono trovare motori a gas naturale sulla Leon 5 porte e station wagon, sulla Mii, sulla nuova Ibiza e, nel corso del 2018, anche sul crossover Arona.

