

MERCATI



FLOTTE AZIENDALI. Gli incentivi della Finanziaria spingono verso nuove scelte

Car policy alla prova mercato

Le politiche aziendali privilegiano auto più piccole e più ecologiche, influenzando un mercato sotto forte pressione, spiega Ermanno Molinari

Ci saranno anche nel 2009 gli incentivi per l'acquisto delle auto. Il bonus può arrivare fino a 5.000 euro se si opta per una vettura alimentata a idrogeno, a metano o elettrica. All'incentivo di 3.500 euro per l'acquisto di un'auto verde si cumula infatti il bonus di 1.500 euro previsto per la macchina rottamata. Il governo ha inoltre recentemente stanziato nuovi fondi per circa 102 milioni di euro per i contributi agli automobilisti che trasformano a metano o a Gpl una vettura nuova o usata già omologata a benzina. Il contributo dovrebbe essere di 500 euro per le trasformazioni a Gpl e di 650 euro per quelle a metano.

Le motivazioni di questi provvedimenti nei confronti delle auto con alimentazione a gas sono presto detti: secondo uno studio di LeasePlan (realizzato con Ecocalculator, il software che consente di misurare la media di emissioni del parco auto attualmente commercializzato in Italia) la media delle emissioni di CO₂ delle auto a benzina offerte dall'inizio del 2009 sul mercato italiano è di 199 grammi per chilometro, mentre è di 164 per le auto diesel e di 152 per le auto a gpl; scende invece a 142 grammi per chilometro per quelle a metano. Alle ragioni ecologiche si aggiungono poi anche quelle della convenienza economica, particolarmente apprezzate dagli automobilisti: con un rifornimento di 10 euro con un'auto a benzina si percorrono 130 km, con una diesel 165 km, con una vettura a Gpl 195 km e con una a metano 250 km.

Tornando ai dati relativi alle emissioni di CO₂ stupiscono non solo le sensibili differenze tra i diversi tipi di alimentazione, ma soprattutto quanto siano ancora elevati e lon-

tani dagli obiettivi fissati dall'Unione europea per l'Italia: 130 g/km da raggiungere entro il 2012. Molto quindi resta ancora da fare.

Cambiano i comportamenti d'acquisto

L'attenzione alla convenienza ecologica ed economica emerge con grande evidenza nei comportamenti di acquisto delle aziende che, come noto, nelle scelte per il loro parco auto anticipano le tendenze dell'intero mercato, assumendo così il carattere di un laboratorio molto utile per l'industria automobilistica al fine di individuare e testare le nuove direttrici di sviluppo. È particolarmente interessante da questo punto di vista una recente indagine dell'Ufficio Studi di LeasePlan Italia, azienda leader in Europa nel settore del



Ermanno Molinari

è un esperto del settore automotive e collabora con Econometrica Spa. È giornalista e autore di articoli e inchieste sui temi dell'auto aziendale per diverse testate

CONVENIENZA ECOLOGICA

Emissioni medie di CO₂ delle auto attualmente commercializzate in Italia a confronto (g/km)

Auto a benzina	199 g/km
Auto diesel	164 g/km
Auto a GPL	152 g/km
Auto a metano	142 g/km

Fonte: Ecocalculator di LeasePlan (2009)

CONVENIENZA ECONOMICA

Percorrenza chilometrica di un'auto media con rifornimento di 10 euro di carburante

Auto a benzina	130 km
Auto diesel	165 km
Auto GPL	195 km
Auto a metano	250 km

Fonte: Econometrica 2009

MERCATI



Jaromír Hájek,
LeasePlan Italia



Laurent Saucié, Ald
Automotive Italia



Domenico Lup,
Leasys



Carlo Basadonna,
Arval

noleggio a **lungo termine** e nella gestione dei parchi auto aziendali, che mette a confronto le caratteristiche delle auto da destinare al noleggio a **lungo termine** acquistate da LeasePlan nel nostro Paese nel 2007 e nel 2008. Il campione, molto ampio e quindi sicuramente rappresentativo, mette infatti in evidenza una chiara tendenza al downsizing, cioè all'«abbassamento di fascia e cilindrata» delle auto aziendali. «I dati del nostro studio – commenta **Jaromír Hájek**, amministratore delegato di LeasePlan Italia – anticipano i nuovi orientamenti che stanno emergendo a livello internazionale, anche come soluzioni per superare la crisi globale del mercato automobilistico. Le difficoltà economiche sembrano imporre modelli di consumo più parchi e più rispettosi dell'ambiente, come emerge anche in tutti i più recenti saloni automobilistici che vedono un notevole interesse per le city car, per le auto più piccole in genere e per le alimentazioni alternative».

«Oggi più che mai – conferma **Laurent Saucié**, amministratore delegato di Ald Automotive Italia, società di noleggio di auto aziendali del Gruppo Société Générale – le aziende manifestano una sempre maggiore sensibilità verso l'ambiente come testimonia all'interno del nostro parco auto in noleggio la forte crescita delle vetture a doppia alimentazione (benzina e Gpl) o dotate di Filtro attivo anti particolato (Fap). È maggiore anche l'attenzione al contenimento dei costi con l'adozione di veicoli a minor impatto ambientale ma con consumi contenuti, ad esempio adottando pneumatici che garantiscano minori emissioni di CO₂, e minor consumo di carburante. Quindi più che di una generalizzata tendenza al downsizing nella scelta delle vetture, ritengo sia corretto parlare di nuove

soluzioni che, sia in termini di contenuti che di durata e senza rinunciare alla qualità, rispondono alle esigenze tipiche di questa fase economica congiunturale».

La Pa dà il buon esempio

«Sta aumentando la percentuale di veicoli ibridi e a basso impatto ambientale nella nostra flotta – dice **Domenico Lup**, direttore Marketing e Comunicazione Leasys – specie in alcuni segmenti, come la pubblica amministrazione, dove l'aspetto dell'eco-compatibilità riveste un'importanza fondamentale. Di fatto rileviamo una diffusa maggiore attenzione ai temi ecologici nei nostri clienti, che sempre più frequentemente ci chiedono soluzioni a contratto in corso proprio per rispondere a requisiti dettati da questa rinnovata sensibilità. D'altra parte, naturalmente, vi è l'esigenza generalizzata di ridurre i costi complessivi. È dunque fondamentale lavorare congiuntamente per trovare soluzioni e adottare i modelli di auto in grado di rispondere a determinati criteri pur mantenendo bassi i costi di gestione: tutto ciò trova spesso una logica conseguenza nel downsizing. Anche sul fronte dei veicoli commerciali riceviamo richieste di auto con un minor impatto ambientale, spesso motivate dal voler ovviare ai blocchi e alle limitazioni imposte nelle grandi città alla circolazione dei mezzi più inquinanti. In questo segmento lavoriamo molto bene con gli allestitori, ai quali chiediamo di realizzare allestimenti più snelli, in leghe leggere o alluminio, per avere mezzi meno pesanti e, quindi, a minor impatto ambientale».

«Il nostro compito – conferma anche **Carlo Basadonna**, direttore Marketing & Communication di **Arval**, società di noleggio a lungo termine del gruppo bancario Bnp Paribas – è



MERCATI

Auto aziendali all'insegna del downsizing

È questa la tendenza che emerge da un'analisi dell'Ufficio Studi LeasePlan Italia, che ha posto a confronto le caratteristiche delle auto da destinare al noleggio a **lungo termine** acquistate nel 2007 e nel 2008.

ACQUISTI VEICOLI GRUPPO LEASEPLAN ITALIA 2008-2007: COMPOSIZIONE % PER CILINDRATA

Cilindrata	2007	2008
Inferiore a 999	0,29	0,32
Da 1.000 a 1.499	29,06	41,11
Da 1.500 a 1.999	61,54	50,39
Da 2.000 a 2.499	4,84	5,04
Oltre 2.500	4,27	3,14
Totale	100,00	100,00

Fonte: Ufficio studi LeasePlan Italia

ACQUISTI VEICOLI GRUPPO LEASEPLAN ITALIA 2008-2007: COMPOSIZIONE % PER ALIMENTAZIONE

Alimentazione	2007	2008
Diesel	92,52	82,15
Benzina	7,37	17,75
GPL	0,11	0,06
Ibrido	-	0,04
Totale	100,00	100,00

Fonte: Ufficio studi LeasePlan Italia

CONSUMI MEDI DI CARBURANTE (LITRI/100 KM) DEI VEICOLI ACQUISTATI DAL GRUPPO LEASEPLAN ITALIA NEL 2007 E 2008 IN BASE ALL'ALIMENTAZIONE

Alimentazione	Consumo medio 2007 (litri/100 km)	Consumo medio 2008 (litri/100 km)
Benzina	7,64	6,71
Diesel	6,69	6,40
GPL	9,20	8,81
Ibrido	-	5,06
Consumo medio totale acquisti	6,80	6,46

Fonte: Ufficio studi LeasePlan Italia

ACQUISTI VEICOLI GRUPPO LEASEPLAN ITALIA 2008-2007: COMPOSIZIONE % PER CONSUMO DI CARBURANTE (LITRI/100 KM)

Consumo (litri/100 km)	2007	2008
6,0	21,20	32,34
6,0-7,9	64,87	58,7
8,0-9,9	11,05	6,94
10,0-14,9	2,68	1,27
15,0	0,20	0,75
Totale	100,00	100,00

Fonte: Ufficio studi LeasePlan Italia

Cilindrata. Per quanto riguarda la cilindrata, sale lievemente (dallo 0,29% allo 0,32%) la quota delle auto al di sotto di 1.000 cc, aumenta la quota di quelle tra i 2.000 e 2.499 cc che passa dal 4,84% al 5,04% e si riduce leggermente la quota delle vetture di oltre 2.500 (dal 4,27% al 3,14%). Le variazioni più consistenti riguardano però le vetture con cilindrata comprese tra 1.000 e 2.000 cc che sono quelle più diffuse. La quota della classe tra 1.000 a 1.499 cc balza dal 29,06% al 41,11%, mentre quella da 1.500 al 1.999 cc scende dal 61,54% al 50,39%. In sintesi l'indicazione principale che emerge è una sensibile riduzione della cilindrata media.

Carburanti. Venendo ai carburanti, emerge che, pur rimanendo elevatissima, si riduce la quota del diesel che scende dal 92,52% del 2007 all'82,15%. Sale invece la quota delle motorizzazioni a benzina che passano dal 7,37% al 17,75%. Questa variazione è una conseguenza dell'andamento dei prezzi dei carburanti nella prima parte del 2008, che ha visto il costo del gasolio avvicinarsi sensibilmente a quello della benzina. Interessante constatare nella tabella sui carburanti che nelle flotte cominciano a comparire anche Gpl e soluzioni ibride.

Consumi. La diminuzione delle cilindrata ha un impatto immediato sulla composizione per consumo di carburanti delle auto acquistate. La quota delle vetture che consumano meno di 6 litri per 100 km sale infatti dal 21,20% al 32,34% e si riduce correlativamente la quota delle vetture che hanno consumi più elevati. Ovviamente questa situazione si riflette sui consumi medi che scendono tra il 2007 e il 2008 da 7,64% a 6,71% litri per 100 chilometri per i modelli a benzina e da 6,69% a 6,40% litri per 100 km per quelli diesel.

Emissioni. Non si tratta di riduzioni di poco conto e anche le conseguenze per l'ambiente sono rilevanti. Infatti la riduzione del consumo medio di benzina di 0,93 litri per 100 chilometri comporta minori emissioni di CO₂ di 22 grammi al chilometro, mentre la riduzione del consumo medio di gasolio di 0,29 litri per 100 chilometri comporta una riduzione di emissioni di CO₂ di 8 grammi al chilometro. Anche quest'ultima è una riduzione importante, perché le emissioni medie per i veicoli alimentati a gasolio sono significativamente inferiori rispetto a quelle dei veicoli a benzina.

E.M.

MERCATI



proprio quello di aiutare le aziende nella migliore definizione delle loro car policy, coniugando gli aspetti di sostenibilità economica con quelli ambientali. Per una nostra precisa scelta, ad esempio, nolegiamo esclusivamente auto dotate di filtro antiparticolato, mentre - e questa è l'essenza di Ecopolis Fleet, il nostro programma di sostenibilità ambientale - orientiamo le scelte dei fleet manager aziendali a favore di auto a basso impatto ambientale, talvolta consigliando anche scelte di downsizing. Tutto ciò si traduce per le aziende non solo in maggior rispetto ambientale, ma anche in grandi vantaggi in termini di risparmio (canone di noleggio inferiore, risparmio di carburante...).

I sistemi di offerta si rinnovano

In un contesto di crisi del settore automobilistico cambiano non solo i comportamenti di acquisto delle aziende, ma mutano di conseguenza anche gli abituali sistemi di offerta delle società di noleggio. «L'esigenza

dei clienti di comprimere i costi delle auto aziendali - dice **Maurizio Ceci**, direttore generale di Alphabet Italia, società di Bmw Group specializzata nel noleggio a lungo termine di flotte aziendali multi-marca - ci ha messo di fronte alla necessità di ottimizzare i nostri processi interni e di ridisegnare la struttura della nostra offerta, senza però venire meno alla filosofia di alta qualità che ci ha sempre caratterizzato. La nostra offerta standard è sempre stata tipicamente "full optional" e si riferiva a un cliente che non voleva rinunciare a nulla in termini di servizio per il proprio parco di auto aziendali. Oggi questo cliente non esiste quasi più, pertanto occorre un'offerta estremamente flessibile, dove ogni azienda possa trovare la combinazione di servizi più adatta al proprio budget di spesa. In sintesi, al cliente chiediamo di rinunciare a qualcosa che forse non è più indispensabile a fronte della sua necessità di ridurre i costi e in cambio noi offriamo una maggiore qualità sui servizi core». ■