

**Zero emissioni** Costi elevati e mancanza di infrastrutture frenano lo sviluppo. Aniasa: una normativa unica per le vetture green

# Flotte La chiamata: più verde per tutti

Il 45% dei veicoli aziendali non supera, in un giorno, l'autonomia di un'auto elettrica. Ma le ricariche...

DI BARBARA MILLUCCI

**N**onostante le enormi potenzialità, l'auto elettrica stenta a decollare nelle flotte aziendali. È quanto emerge da uno studio di Top Thousand che ha preso in considerazione un campione di 60 grandi aziende appartenenti a diversi settori (energia, grande distribuzione, enti pubblici, commercio, trasporti), con oltre 52 mila veicoli aziendali, focalizzandosi sul potenziale impatto della mobilità elettrica sui parchi auto di medie e grandi imprese.

Quello che emerge è che nonostante il mercato italiano dell'auto cresca anche a ottobre, con 146.632 immatricolazioni (+9,75% dello stesso mese 2015, fonte ministero dei Trasporti), l'elettrico in Italia resta un business di nicchia con 1.287 veicoli immatricolati nei primi 9 mesi del 2016. In forte crescita invece l'acquisto di auto ibride (+49%), mentre continuano ad aumentare le immatricolazioni del noleggio

(+16%) che potrebbero giocare un ruolo fondamentale per la diffusione dell'elettrico che come abbiamo visto viaggia ancora su volumi limitati.

## Modelli

«Per vedere crescere il numero di green car nelle flotte aziendali c'è bisogno che tutti gli attori facciano la propria parte — dice Riccardo Vitelli, presidente di Top Thousand —. Le case auto con il lancio di un maggior numero di modelli a prezzi più contenuti, le istituzioni con l'ampliamento dell'attuale rete di rifornimento, gli operatori di noleggio con canoni più sostenibili, i *mobility manager* con *car policy* più premianti».

In realtà quello delle flotte è un enorme bacino potenziale per le vetture elettriche, in quanto in media il 45% dei veicoli delle aziende intervistate percorre meno di 100 chilometri al giorno, più o meno l'autonomia media di un'auto a zero emissioni. Al di là della durata delle batterie, lo studio evidenzia altre criticità come i costi elevati per l'acquisto e per i canoni di noleggio (11%), senza contare che chi predilige una vettura elettrica deve accontentarsi di una ridotta gamma di modelli con *optional* limitati.

Sono inoltre ancora poche le politiche aziendali che premiano scelte di mobilità sostenibile.

Secondo la *survey*, solo il 5% delle imprese dichiara di aver utilizzato incentivi per inserire in flotta veicoli elettrici. Il 13% ci sta lavorando e il restante 82% non prevede politiche di sostegno.

## I totem

Altro problema che le imprese si trovano a dover affrontare per le vetture elettriche sono i parcheggi. Infatti, anche se piccole, richiedono spazi appositi dove ricaricarsi. Dal report risulta che solo il 4% delle imprese ha destinato apposite aree al chiuso per le vetture con tanto di colonnine di ricarica, mentre la maggior parte del campione (81%) dichiara di non avere soluzioni su dove e come posizionare i totem intelligenti.

Gli imprenditori più innovativi, che hanno scelto di installare impianti fotovoltaici per rendere indipendenti i consumi, sono appena il 4%. C'è poi un problema di limitata autonomia delle batterie indicata dal 43% degli operatori interpellati e tempi di ricarica non ancora ottimali (10%). La rete di alimentazione, inoltre, è mal distribuita per il 25% degli operatori, con ampie zone, specie al Sud, completamente scoperte. Ci sono poi i contratti da stipulare con le utility dell'energia. Solo il 23% delle aziende ha stretto accordi con operatori come Enel e A2A.

Un buon numero (63%) preferisce invece affidarsi alla rete pubblica dei punti di ricarica. Pochi, neanche il 5%, coloro che dispongono di colonnine installate diret-

tamente dalla società di noleggio.

## Incentivi

«Quello che manca è una definizione di *vehicle sharing* così come una cornice normativa unica per gli operatori che si devono confrontare con regolamentazioni disomogenee che complicano l'offerta dei servizi» afferma Pietro Teofilatto, direttore noleggio a lungo termine di Aniasa. Con la richiesta di conferma del maxi-ammortamento per i veicoli a motore al 140%, Aniasa chiede al governo di ammettere anche i veicoli a basse emissioni (ibridi, Gpl, metano, elettriche e in *car sharing*) al beneficio dell'iper-ammortamento al 250%. Per meglio raggiungere degli obiettivi di decarbonizzazione e un maggior sviluppo della *green economy*.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## DI CORSA

Il fatturato del noleggio (incluso prelease e usato).  
Dati in milioni di euro

I SEM. 2016	I SEM. 2015	VAR.
3.110	2.842	9%

## LA FLOTTA

Il parco circolante del noleggio, totale veicoli

I SEM. 2016	I SEM. 2015	VAR.
640.934	600.785	7%

## LE PREFERENZE

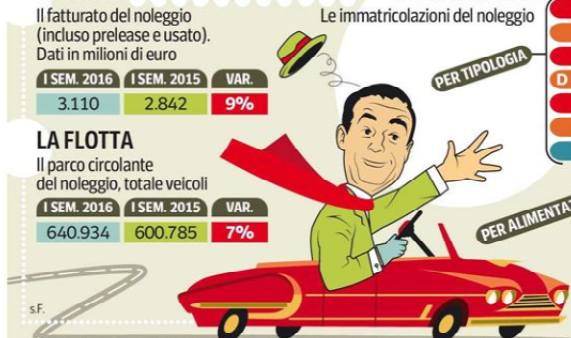
Le immatricolazioni del noleggio

PER TIPOLOGIA

	I SEM. 2016	I SEM. 2015	VAR.
A (city car)	22.453	18.499	21%
B (utilitarie)	31.563	30.096	5%
C (medie)	44.254	39.157	13%
D (medie-superiori)	28.518	24.159	18%
E (superiori)	3.625	2.944	23%
F (alto di gamma)	212	170	24%
Totale	130.625	115.025	14%

PER ALIMENTAZIONE

	I SEM. 2016	I SEM. 2015	VAR.
Gasolio	28.871	24.874	16%
Benzina	96.619	86.645	12%
Ibride	2.034	1.040	96%
GPL	1.841	1.153	60%
Metano	1.141	828	38%
Elettriche	118	485	-76%
Totale	130.624	115.025	14%



Peso: 40%