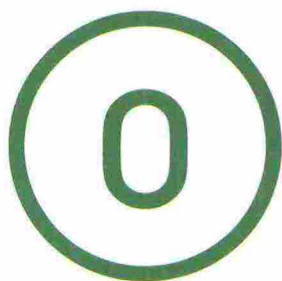


OUTSOURCING E CONSULENZA PER LE FLOTTE: LA PRIMA RICERCA COMPLETA

Alle flotte italiane occorrono servizi in outsourcing per efficientare la loro gestione operativa e partner di consulenza che contribuiscano all'ottimizzazione dei processi. Sono le conclusioni dell'ultima indagine del Corporate Vehicle Observatory (CVO) di Arval



di Mauro Serena



Organizzare un servizio di *outsourcing* che liberi i Fleet manager dalla gestione operativa della flotta e ingaggiare un partner di consulenza che fornisca un accompagnamento professionale all'ottimizzazione dei processi. Questi sono i desideri che i gestori di flotte italiani hanno espresso rispondendo alle domande della

prima indagine completa realizzata per analizzare l'utilizzo di outsourcing e consulenza nella gestione delle flotte.

La ricerca è stata pubblicata dal **Corporate Vehicle Observatory (CVO)**, il centro studi sulla mobilità e sulle tendenze del mercato creato dal Gruppo Arval nel 2002, e realizzata da **GR Advisory**, società indipendente di ricerche e analisi specializzata nel settore delle flotte di veicoli aziendali. Le risposte inviate da 311 aziende italiane sono state raccolte attraverso una *web survey* nel mese di febbraio 2017. La maggior parte delle aziende che hanno risposto al questionario possiedono almeno

100 veicoli (62,2%) e la forma di acquisizione prevalente dei veicoli è il noleggio a lungo termine (71,6%). Per quanto riguarda la funzione dei rispondenti, quasi la metà hanno la qualifica di Fleet manager, mentre gli altri rappresentano vari ruoli aziendali, con prevalenza di *procurement* e *facility*.

Le tendenze che emergono dalla lettura dei risultati delineano le caratteristiche che i servizi esterni di assistenza alle flotte dovrebbero possedere per offrire un reale valore aggiunto alle aziende clienti.

PIÙ OUTSOURCING PER CONCENTRARSI SULLE STRATEGIE

Circa un'azienda su tre tra quelle intervistate già ricorre all'*outsourcing*, anche se il 70% di queste lo impiega in forma parziale su specifici processi: operativi (configurazione, ordine e consegna del veicolo, ordine e fornitura di fuel card), contabili (supporto elettronico alla fatturazione) e informativi (*reporting* globale). Nove aziende su 10 utilizzatrici di questi servizi giudicano positivamente la qualità del supporto ricevuto, anche se solo un decimo ritiene che sia ad alto valore aggiunto, mentre le altre

IMPATTO OUTSOURCING PER IL FLEET MANAGER

Quale impatto ha l'outsourcing sul vostro lavoro?

Aumenta il mio tempo dedicato alla gestione strategica della flotta	60,0%
Riduce l'impegno operativo gestione driver	54,3%
Riduce l'impegno operativo gestione amministrativa	51,4%
Aumenta il controllo dei KPI	34,3%
Permette di avere report dedicati e puntuali	34,1%
Aumenta la capacità proattiva e predittiva sulle domande gestionali della flotta	8,6%

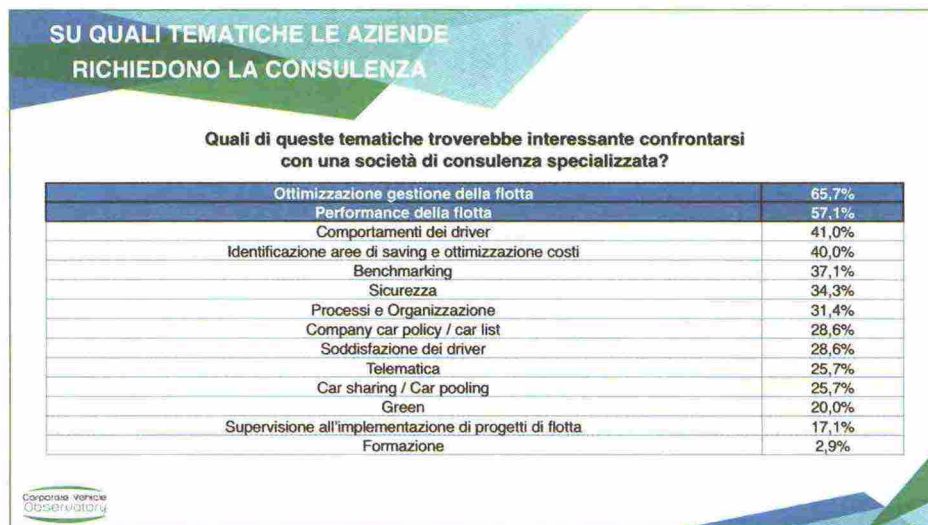
lo considerano di buon livello. I Fleet manager che, invece, non utilizzano servizi di *outsourcing* sarebbero interessati principalmente ad un servizio di interfaccia verso i driver (gestione multe, consegna veicolo, invio documentazione), con un certo interesse anche verso il *reporting*. Il partner prescelto sarebbe una società specializzata di Fleet management (60%) oppure il noleggiatore stesso (31,4%).

L'*outsourcing* viene apprezzato perché permette di concentrarsi sulla gestione strategica della flotta e perché riduce il tempo che il Fleet manager dedica alla gestione amministrativa e dei driver. Se ne deduce che l'*outsourcer* ideale dovrebbe essere un partner affidabile in grado di offrire una vasta scelta di servizi che vanno da quelli più *labour intensive*, ma fondamentali per l'assegnatario del mezzo (la consegna dell'auto e dei documenti), a quelli con un forte componente tecnologica, quali le piattaforme di *reporting*.

LA CONSULENZA SPECIALIZZATA PER OTTIMIZZARE LA GESTIONE

Ancora meno di quelle che utilizzano un *outsourcer* sono le aziende che hanno fatto ricorso a un supporto consulenziale: solo il 17,1% del campione. Queste ultime, però, si sono rivolte in gran maggioranza a specialisti del mercato delle flotte (68,8%), mentre le grandi *consulting firm* internazionali vengono poco utilizzate (6,2%).

I progetti di consulenza sono orientati soprattutto a migliorare i processi di gestione e la performance della flotta, mentre l'identificazione di *saving*



occupa, forse un po' sorprendentemente, solo il quarto posto nella classifica degli obiettivi. Si tratta quindi di percorsi di durata significativa (tre su quattro superano i tre mesi, il 43,7% oltre sei mesi e nessuno inferiore ai 30 giorni), con costi prevalentemente entro i 50mila euro per progetto, ma anche superiori. Siccome la società di consulenza viene identificata in base alle sue competenze specifiche nel settore flotte, quasi 7 progetti su 10 vengono remunerati con un compenso fisso che rifletta l'*effort* prodotto dai professionisti ingaggiati, mentre la classica remunerazione a *saving sharing*, più adatta alla necessità di taglio dei costi, è poco utilizzata (appena 6,3%).

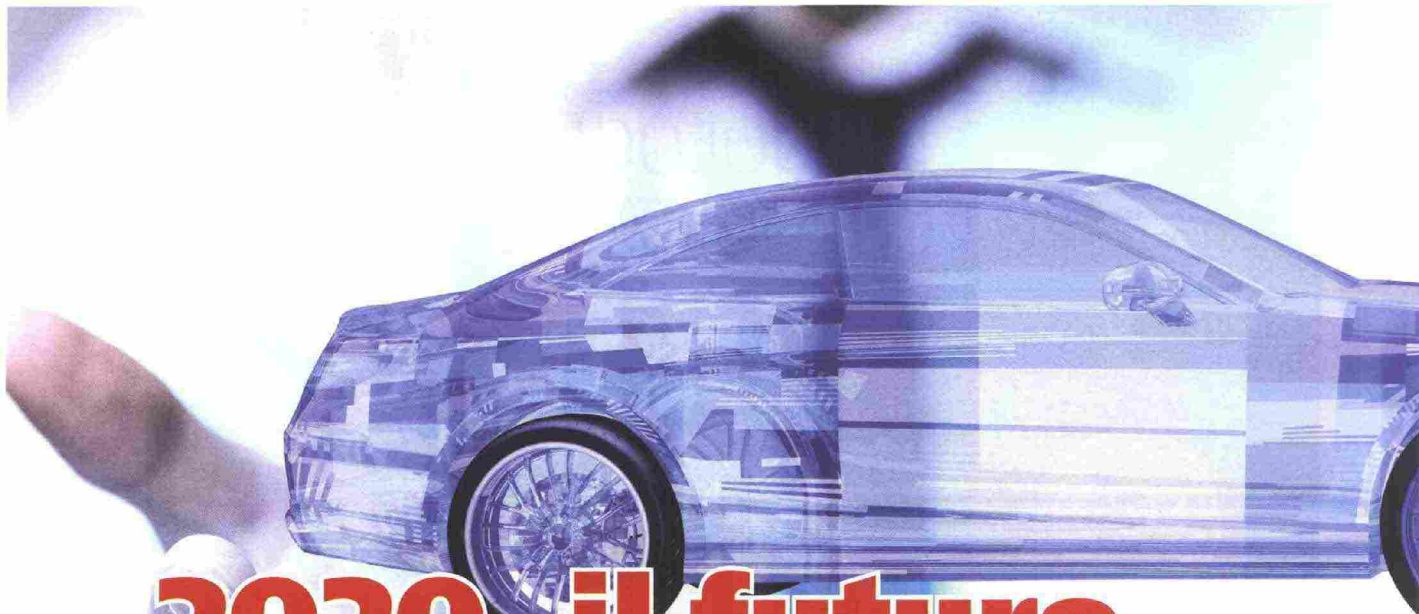
PROSPETTIVE FUTURE

La *survey* rivela inoltre come vi sia uno spazio di crescita appetibile nel settore della consulenza: quasi il 40% delle aziende che non l'hanno mai utilizzata vorrebbero farlo per ottimizzare processi (oltre il 90%) o ridurre i costi (63,6%). Nonostante queste buone premesse, i Fleet manager che

non sono abituati a lavorare con i consulenti sottovalutano i budget necessari per retribuire dei consulenti preparati ed efficaci: non è proprio possibile scendere al di sotto di certi importi per un progetto condotto da veri specialisti, soprattutto se parametrato ai risultati che si otterranno (54,5% prediligerebbe il modello *success fee*). Su questo punto risulta evidente il gap informativo tra chi ha già utilizzato consulenti e ne ha apprezzato i vantaggi e chi pensa di poterlo fare, ma non ha ancora predisposto un budget adeguato.

Intervistati, a fine indagine, su quali siano i KPI rilevanti per le loro aziende, i gestori di flotte che hanno risposto alla *survey* citano al primo posto quelli che misurano il miglioramento dei processi e delle procedure di gestione: efficacia ed efficienza. Al secondo e terzo posto di un ideale "podio" delle priorità, si piazzano la riduzione dei consumi e l'aumento della sicurezza, che rappresentano, di conseguenza, altrettante aree sulle quali è possibile supportare le flotte con programmi di consulenza efficaci.

Osservatorio mobilità



2020, il futuro della mobilità aziendale

Il futuro per le flotte aziendali sarà sempre più legato all'evoluzione delle soluzioni di mobilità, come car sharing, ride sharing o car pooling, e della guida autonoma. E i driver aziendali avranno un ruolo importante nella diffusione di queste soluzioni fra i consumatori finali. Tutto questo avrà un impatto sull'industria automobilistica, come evidenzia il libro "2020, il futuro della mobilità aziendale", pubblicato dal CVO di Arval, che vuole preparare gli attori di oggi ai cambiamenti che li attendono in un futuro neanche troppo lontano

di Francesca Sirimarco

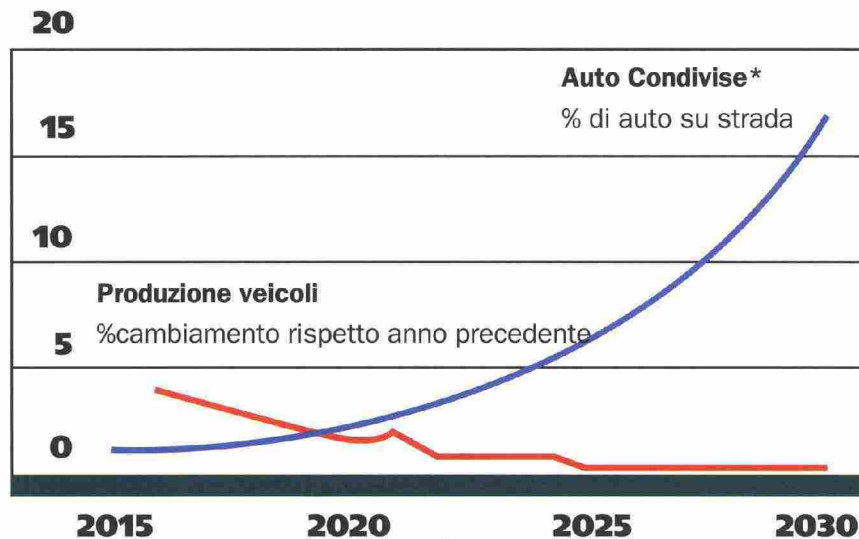
Dopo il libro "Le auto a guida autonoma: siamo già nel futuro?", di cui abbiamo pubblicato un approfondimento sul numero di aprile di Parts, ci dedichiamo alla lettura del libro "2020, il futuro della mobilità aziendale" (Corporate Mobility Breakthrough 2020), pubblicato dal Corporate Vehicle Observatory (CVO) di Arval. Il CVO è uno degli osservatori più accreditati sulla mobilità aziendale che da più di 15 anni ne analizza l'evoluzione in Italia e in Europa, cercando di individuare i principali cambiamenti sul fronte della domanda e delle risposte che arrivano dall'industria automotive per anticipare gli scenari della mobilità di un futuro ormai vicino.

Osservatorio mobilità



CONDIVIDERE, NON CRESCERE

Previsione globale



*Incluse tasse, escluso noleggio auto

Fonte: Morgan Stanley

su come queste impatteranno sull'industria automobilistica e su come le aziende con flotte dovranno cominciare a programmare i loro piani di mobilità sostenibile.

2020: l'anno della svolta

Il 2020 viene considerato dai più come l'anno della svolta per una convergenza di fattori che accelereranno il processo di trasformazione, come il potenziale delle nuove tecnologie in termini di sicurezza, la maggiore attenzione all'ambiente e la diffusione delle nuove tecnologie dalle aziende ai gruppi socio-economici più bassi.

Lo scenario tratteggiato da Lukas Neckermann prevede che entro il 2020 le soluzioni legate alla mobilità in condivisione (car sharing) non saranno più un "modello alternativo" ma un "approccio consolidato" al pari della bicicletta o dei mezzi pubblici. Contribuiranno a questa trasformazione anche il passaggio generazionale e un diverso approccio nei confronti dell'auto, verso la quale rimarrà il piacere e la passione di guida, ma diminuirà il bisogno di averla come proprietà.

Entro i prossimi tre anni, inoltre, sarà diversa anche la mobilità nelle città perché sarà in circolazione un maggior numero di veicoli ibridi e con veicoli sempre più dotati di dispositivi di guida autonoma, in grado di decongestionare il traffico e ridurre gli incidenti stradali.

Insomma, sia per le aziende sia per i privati ci sarà la tendenza verso un uso di prodotti e di servizi innovativi che aumenteranno la gamma di soluzioni disponibili legati alla condivisione dell'auto o del viaggio, come car sharing,

car pooling e ride sharing, per una risposta migliore alle esigenze di flessibilità ed efficienza delle aziende e dei dipendenti.

Tutti questi elementi ci por-

Secondo una simulazione di Boston Consulting Group, l'impatto del car sharing sulle vendite di auto nuove produrrà entro il 2021 una riduzione degli acquisti pari a 792.000 veicoli in tutto il mondo

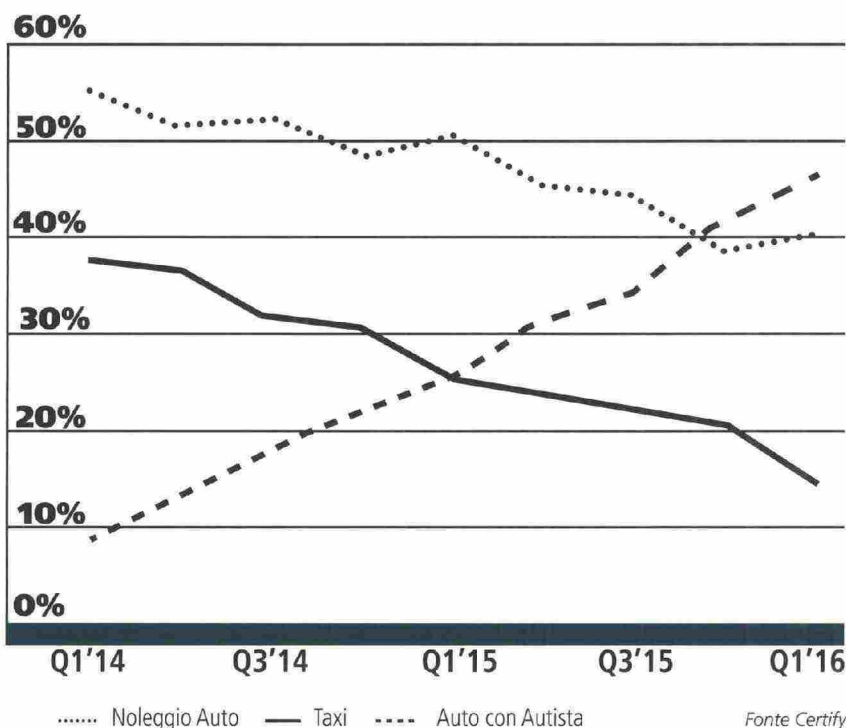
Autore di questo nuovo libro è Lukas Neckermann, esperto di mobilità, dei cambiamenti del settore automotive e delle nuove tendenze in atto, nonché Managing Director della società londinese di consulenza Neckermann Strategic Advisors, già autore nel 2015 di "The Mobility Revolution". Insomma, un vero guru.

Il libro vuole evidenziare i cambiamenti in atto sia nella mobilità privata sia in quella aziendale sottolineando che proprio gli utenti aziendali e commerciali hanno un ruolo chiave nell'asseverare una svolta della mobilità entro il 2020, cioè entro 3 anni. L'autore, inoltre, solleva molti spunti di riflessione sul numero di veicoli circolanti al mondo e sull'evolversi delle nuove soluzioni di mobilità (car sharing, ride sharing...),

Osservatorio mobilità

NOLEGGIARE O FARSI TRASPORTARE?

I professionisti scelgono Uber e Lyft rispetto al noleggio quando viaggiano per lavoro



teranno nel futuro prima di quanto si possa immaginare. Mancano soltanto 3 anni a questo giro di boa.

Benvenuti nella Rivoluzione della Mobilità

Così inizia il primo capitolo del libro. Perché di rivoluzione si tratta. Ci stiamo muovendo verso un modello di trasporto ecologico, elettrico, autonomo, condiviso. Questo cambiamento influenzerà anche la mobilità aziendale perché le compagnie saranno tra i primi utilizzatori delle nuove soluzioni e avranno accesso ad alternative più efficienti e affidabili.

Ma questa rivoluzione è stata innescata dalla tecnologia oppure viene guidata dal cambiamento della società e la tecnologia dell'industria automobilistica ci rincorre? Inoltre, abbiamo raggiunto il numero massimo di automobili circolanti?

Così sembra, a guardare i dati sulle proprietà delle automobili, e questo per via dell'aumento dei costi - pedaggi, parcheggi e altri oneri dovuti agli ingorghi stradali -, voci di cui i gestori di flotte e i direttori finanziari non possono non tenere conto. L'andamento è confermato per certi versi anche per la flessione sui km pro capite percorsi un po' in tutta Europa a partire dal 2000 e per la flessione sulle auto di proprietà. I giovani si stanno disinnamorando dell'auto, o almeno del concetto di proprietà dell'auto, e in molti Paesi sta diminuendo anche il numero di patenti per i giovani nella fascia di età compresa tra i 17 e i 20 anni. Nella sola Italia, al riguardo, nel 2011 le richieste di patente di guida sono diminuite del 19% mentre nella vicina Francia l'età media del nuovo acquirente di automobile è ben al di sopra dei 50 anni (gli under 30 rappresentano meno del 10% degli acquirenti di auto nuove).

Le vendite di auto caleranno

Secondo una simulazione del 2016 sulle tendenze delle auto di proprietà e sul car sharing di Boston Consulting Group (BCG - multinazionale statunitense di consulenza di management), l'impatto del car sharing sulle



I giovani stanno abbandonando il concetto di proprietà dell'auto. In molti Paesi sta diminuendo anche il numero di patenti per i giovani

Osservatorio mobilità



Ride sharing (o richiesta di un passaggio) è sinonimo di venire trasportati da un autista professionale o da un altro viaggiatore che possiede una macchina

vendite di auto nuove produrrà entro il 2021 una riduzione degli acquisti pari a 792.000 veicoli in tutto il mondo. La maggiore perdita di vendite si registrerà in Asia-Pacifico con un calo di 462.000 veicoli, seguita da Europa e Stati Uniti. Il car sharing, inoltre, genererà un fatturato globale pari a 4,7 miliardi di euro, per lo più grazie a utenti saltuari che necessitano di una macchina solo per viaggi occasionali, in particolare per l'Europa.

L'industria automobilistica sta già accusando il colpo e Morgan Stanley (società finanziaria a livello globale) prevede una stagnazione pressoché totale nella produzione di veicoli a partire circa dal 2022, dovuta soprattutto al car sharing e al ride sharing. Questa rivoluzione di mobilità, dunque,

impatterà sull'industria automobilistica. Le scelte dei costruttori finora hanno influenzato i fornitori e i loro prodotti, fino a raggiungere gli assemblatori dei componenti sulle auto.

Quale sarà la risposta degli OEM di fronte a questo cambiamento? Leggendo tra le righe di un report del 2015 della Deloitte (società di servizi di consulenza e revisione) si coglie una certa tensione tra le Case automobilistiche, ancorate sul modello di business con al centro il prodotto, e gli innovatori tecnologici che, invece, cercano di realizzare una rosa di opzioni di mobilità.

L'auto di proprietà e la generazione X

Secondo la KPMG (multinazionale svizzera specializzata nella revisione di bilancio e nella consulenza alle imprese in materia fiscale), il possesso di una macchina "è una decisione economica irrazionale" perché un'auto nuova perde l'11% del suo valore già nel momento in cui esce dall'autosalone. Per di più rimane inattiva per circa il 95% del tempo.

Allora perché comprarla?

Per gli appartenenti alla generazione X (i nati tra il 1963 e il 1980) e per i nati nei decenni precedenti, l'automobile è stata per tradizione parte della nostra identità, e ci si confrontava in funzione della marca dell'auto posseduta, che faceva la differenza. Nel corso dei prossimi 10-15 anni, invece, ci si confronterà sulle applicazioni delle automobili e non sull'auto in sé. E poiché le persone optano per la mobilità intesa

come servizio, pian piano ci disaffezioneremo dell'auto, comunque destinata a deprezzarsi nel parcheggio. Questo vale tanto per il mondo aziendale quanto per i privati. I benestanti sono i primi a scegliere di abbandonare la macchina in particolare nei centri urbani: spostarsi con mezzi pubblici e mezzi di trasporto condivisi, anziché possedere un'auto di proprietà, è l'opzione prescelta dalla classe media urbana, che dalla periferia sta tornando a vivere in centro.



Si prevede una trasformazione dell'approccio nei confronti dell'auto, verso la quale rimarrà il piacere e la passione di guida, ma diminuirà il bisogno di averla come proprietà

Osservatorio mobilità

Il libro "2020 Il futuro della mobilità aziendale", è scaricabile gratuitamente in versione digitale sul sito del Corporate Vehicle Observatory, www.cvo-italia.it

Le generazioni digitali e la sharing economy

Ci sono poi i Millennials, la cosiddetta generazione Y (i nati tra la fine degli anni '80 e la fine degli anni '90/2000), abituati alla condivisione. La prossima generazione di leader e

responsabili aziendali, che assumeranno le redini nelle aziende tra 10 anni, appartiene proprio ai Millennials, la prima generazione definita "Nativi Digitali", perché cresciuti con il computer personale e lo smartphone, internet e i social network. Queste nuove generazioni stanno già chiedendo alle aziende di rivedere la mobilità aziendale proprio nell'ottica della condivisione.

"Tutto - ogni prodotto e ogni servizio - è condivisibile, ad un prezzo": sono questi i principi della sharing economy (economia della condivisione) definiti dalla BCG. La condivisione consente da un lato di evitare l'investimento iniziale in un bene o un servizio e i costi legati alla proprietà, dall'altro di pagare solo per il

tempo di utilizzo di un bene o di un servizio, cambiandone il tipo e la durata di utilizzo a seconda delle necessità del momento.

Allora: ride sharing o car sharing?

Cominciamo dai termini. Ride sharing (o richiesta di un passaggio) è sinonimo di venire trasportati da un autista professionale o da un altro viaggiatore che possiede una macchina. Questo è possibile grazie a una App - come Uber e Lyft - che mette in collegamento i viaggiatori con conducenti professionisti e occasionali a tariffe che dipendono da distanza, tempo e disponibilità. Uber, ad esempio, fornisce più di 2 milioni di corse al giorno in tutto il mondo, in più di 400 città, mentre Lyft opera in 60 città del Nord America con più di 100.000 conducenti. C'è, poi, BlaBlaCar, il servizio di ride sharing a lunga distanza con sede in Francia, che ha più di 10 milioni di membri sparsi in 14 Paesi. Questi servizi stanno incentivando l'innovazione, l'efficienza e la velocità anche nel mondo dei taxi. Il car sharing, fenomeno in crescita e altrettanto rivoluzionario, invece, è un modello di noleggio gestito come un club, i cui membri hanno accesso alle flotte di auto parcheggiate in appositi spazi. In Europa i club più importanti di car sharing sono Zipcar, DriveNow, Car2go, Flinkster, e Autolib. Car2go, marchio della Daimler, è al momento il più grande

fornitore di car sharing "liberamente fluttuante" al mondo, disponibile a livello internazionale in 31 città. Come funziona il car sharing? Una volta registrati, i clienti hanno accesso tramite una applicazione per smartphone a decine di migliaia di veicoli, disponibili in appositi spazi in città, che possono essere noleggiati ad un prezzo accessibile, con carburante o elettricità e assicurazione inclusi nel prezzo, per poi essere riconsegnati nel luogo di destinazione. L'Europa è leader mondiale nel car sharing, con 2,1 milioni di utenti e oltre 30.000 veicoli dedicati.

Car sharing, noleggio e leasing: modelli convergenti

Per la maggior parte dei gestori di flotte e degli utenti finali, la durata di utilizzo ha determinato per molti anni la scelta del fornitore del veicolo. Ora, invece, questo andamento sta cambiando: stanno cambiando i comportamenti dell'utente e anche i vari fornitori stanno acquisendo flessibilità grazie a collaborazioni, fusioni e lancio di nuove offerte, senza soluzione di continuità tra servizi di trasporto su chiamata, condivisione, noleggio e leasing. Entro il 2020 assisteremo, pertanto, a una progressiva confusione tra questi termini e le relative offerte, man mano che i fornitori evolveranno, si fonderanno tra loro e adotteranno modelli full-service.

Il car sharing, fenomeno in crescita, è un modello di noleggio gestito come un club, i cui membri hanno accesso alle flotte di auto parcheggiate in appositi spazi



Osservatorio mobilità



Esistono alcuni ostacoli infrastrutturali, finanziari e culturali che rallentano la diffusione della guida autonoma

Se da un lato il car sharing sta crescendo grazie anche alle società di noleggio che lo stanno adottando fra le nuove soluzioni di mobilità, dall'altro le società di leasing (vincolato o non vincolato) devono prepararsi ad estendere il proprio servizio verso il basso, con soluzioni che consentano periodi più brevi di utilizzo rispetto ai tradizionali 3 o 4 anni, e magari aggiungere ulteriori offerte di servizi innovativi. Ecco, allora, che il car sharing e il noleggio e il leasing dei veicoli di varia durata rappresentano sempre più le formule di riferimento per la

clientela corporate, la cui mobilità del futuro tenderà verso un uso di prodotti e servizi innovativi che aumenteranno la gamma di soluzioni disponibili per i viaggi di lavoro e risponderanno alle sempre più numerose esigenze di flessibilità ed efficienza delle

aziende e dei dipendenti. Questo vale anche per i privati.

Gestori di flotte sempre più gestori di mobilità

L'autore del libro, come anche gli urbanisti e i nuovi futuristi della mobilità, immaginano uno scenario in cui ride sharing e mezzi di trasporto pubblico si fonderanno in una rete di soluzioni di trasporto on-demand e dove negli spazi urbani non ci sarà più spazio per i parcheggi a bordo strada. Tutto questo nel breve termine favorirà il ride sharing e il car sharing "fluttuante". Ma cosa succederà con l'arrivo delle auto autonome che girovagheranno a zonzo per la città, pronte per essere chiamate attraverso delle App? Quando ciò accadrà, il dibattito su quale modello di business sopravvivrà tra car sharing e ride sharing diventerà un punto controverso. Intanto, per le aziende si presenta l'opportunità di diventare non solo utenti ma anche promotori di queste nuove soluzioni di mobilità. Frost & Sullivan, società di consulenza statunitense, ritiene che entro il 2018 si potrebbe giungere a una flotta per la condivisione di quasi 100.000 auto, grazie

alla sostituzione del parco-macchine con un modello di car sharing aziendale. In questa inarrestabile rivoluzione, i gestori di flotte diventeranno sempre più gestori di viaggi e di mobilità, esperti di logistica ed esperti di dati. L'accesso reale e dinamico ai dati attraverso apposite App consentirà ai gestori di flotte di ottimizzare il numero di veicoli necessari, mentre i conducenti beneficeranno di dati in grado di ridurre i tempi di attesa e offrire loro valide alternative.

La rivoluzione del veicolo autonomo

In tutto questo non va sottovalutato l'arrivo sul mercato dell'auto a guida automatizzata. Nel corso degli anni, ci siamo abituati ai costanti miglioramenti apportati alle vetture che ci hanno resi più sicuri alla guida. Questi miglioramenti continuano e per il 2022 le Case si sono impegnate a rendere di serie l'adozione di tecnologie che equipaggeranno la macchina con un sistema simile alla guida autonoma. Una vettura in grado di procedere autonomamente e senza conducente è il prossimo passo logico e la corsa è già iniziata in tutto il mondo. Il passaggio ai veicoli autonomi (AV) va di pari passo con l'adozione su larga scala di veicoli elettrici (EV). Oltre ai miglioramenti tecnologici sulla batteria, che stanno portando vantaggi economici reali per i veicoli elettrici, anche le tendenze politiche e sociali si stanno allineando per l'elettrificazione. Il car sharing potrebbe servire a diffondere gli EV a un pubblico molto più ampio, così come l'adozione di veicoli autonomi da parte delle aziende potrà servire da apripista, prima dell'adozione da parte dei consumatori privati.

A fronte della reale trasformazione che la guida autonoma potrà generare, Lukas Neckermann sottolinea ancora una relativa incertezza sia tecnologica sia del mercato per il permanere di alcuni ostacoli infrastrutturali, finanziari e culturali che ne rallentano la diffusione. "Nonostante questo, la guida autonoma è l'ultima tappa di un percorso dinamico che è già in atto e ci porterà nel futuro prima di quanto si possa immaginare". ■

Ogni prodotto e ogni servizio è condivisibile, ad un prezzo: sono questi i principi della sharing economy (economia della condivisione) definiti dalla BCG

HOME / TEMI / ARTICOLO

Barometro CVO di Arval: domina l'ottimismo

INTERVISTE

12/07/2017

Rossana Malacart



L'indagine annuale del Corporate Vehicle Observatory di Arval fotografa un momento positivo sia in Italia sia in Europa. Il 36% dei Fleet Manager intervistati stima un aumento dei veicoli in flotta e i dati delle vendite confermano il trend (positivo dal 2014). Tecnologia, servizi e innovazione sostengono la crescita.

“La telematica, l'utilizzo di alimentazioni meno inquinanti, e forme di mobilità come car sharing e car pooling hanno innescato un circolo virtuoso, determinando un accrescimento culturale della figura del Fleet Manager, destinato a trasformarsi in Mobility Manager, e dando impulso al settore”. Lo ha detto ad Auto Aziendali Magazine Alessandro Torchio (foto a lato), Head of Consulting & Corporate Vehicle Observatory di Arval Italia.



Telematica e tecnologia

“I dati delle applicazioni telematiche agevolano una reportistica che permette scelte predittive, che permettono di migliorare la qualità e la sicurezza dei driver”, conferma Torchio. “La tecnologia è fondamentale nella gestione flotte, insieme all'outsourcing e alla consulenza”.

Outsourcing e consulenza

La terziarizzazione dei servizi è stata scelta dal 18% delle imprese italiane, e può migliorare i processi nel 97% dei casi, sia lato operativo che quello della reportistica. “Anche la mobilità alternativa in un'ottica di Corporate Social Responsibility è un fenomeno inarrestabile - aggiunge Torchio - come dimostra la grande offerta e l'utilizzo di car sharing e car pooling da parte delle aziende”.

Car sharing e car pooling

In particolare, l'offerta capillare e l'utilizzo dei servizi di car sharing, adottati dal 37% delle aziende, certificano una domanda importante e descrivono un cambiamento nelle modalità di utilizzo dei veicoli, sia nelle grandi aziende, sia in quelle medie, anche per soggetti diversi dagli assegnatari di auto aziendali, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza e diminuire i costi.

Sostenibilità

“Metano e gpl in Italia sono in cima alle preferenze di scelta dei Fleet Manager. Nel 40-50% dei casi le Company Car Policy prevedono livelli massimi di emissioni - spiega Torchio - evidenziando come in Italia l'utilizzo di gpl e metano siano in Italia più diffusi che a livello europeo”.

← INDIETRO

ECONOMIA E MERCATO

EVENTI

INTERVISTE

MOBILITÀ SOSTENIBILE

NOLEGGIO

NUOVE AUTO

PRODOTTI PER LE FLOTTE

PROVE AUTO

SERVIZI E TECNOLOGIA

SICUREZZA

NUOVA BMW SERIE 5 TOURING.

LA MASSIMA ESPRESSIONE DELLA TECNOLOGIA BMW.

SCOPRITE DI PIÙ

Registrati all'Area Riservata, avrai:



- rivista AAM in abbonamento gratuito
- ultime notizie via email
- registrazione agli eventi in modo più semplice
- consulenza fiscale gratuita

REGISTRATI

Fisco: chiedi agli Esperti

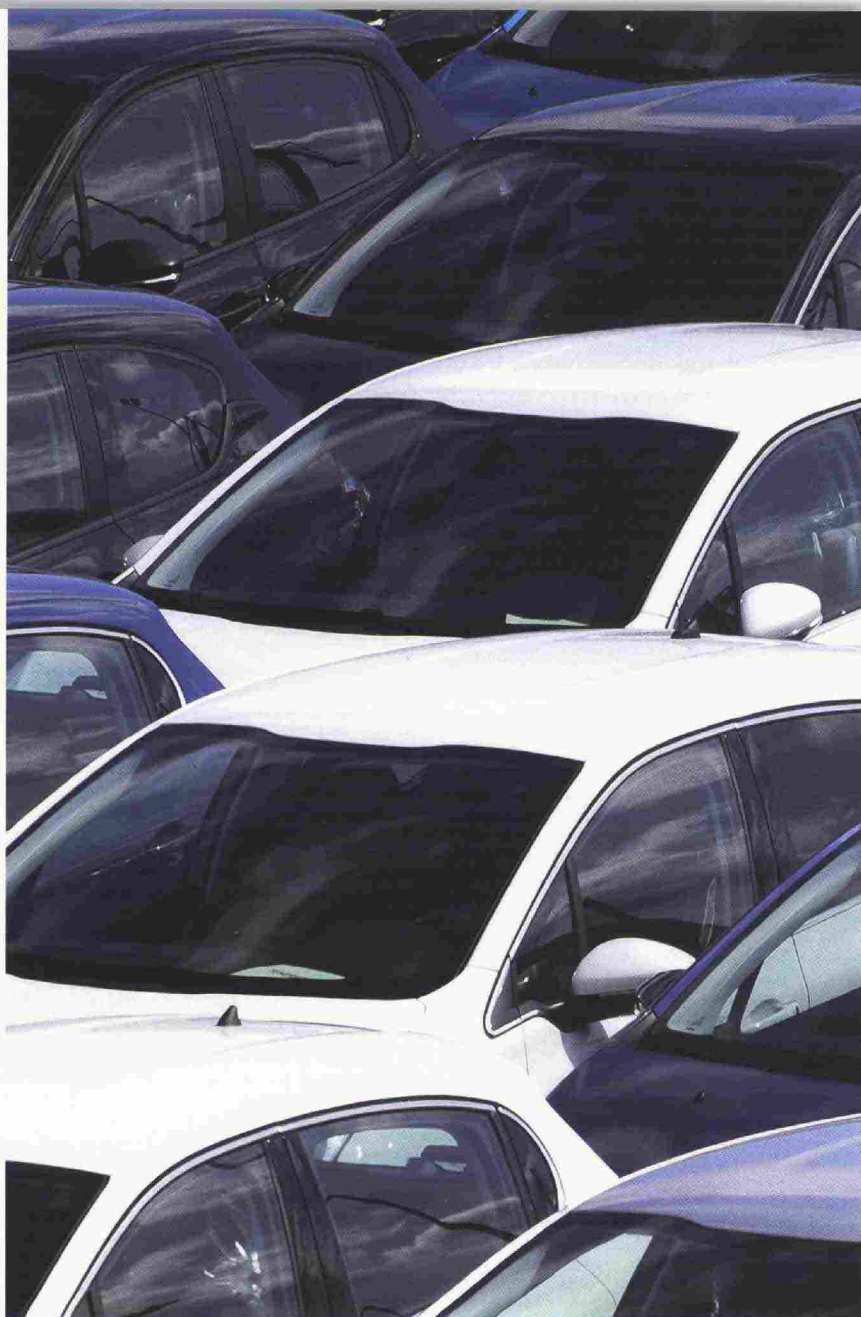
Leggi le risposte degli esperti sui temi più rilevanti. E nell'area riservata puoi inviarci la tua domanda!

OSSERVATORIO MOBILITÀ

24

È prevista una crescita delle flotte aziendali nei prossimi anni: il diesel si confermerà la motorizzazione più utilizzata, ma le propulsioni alternative conquisteranno quote e la telematica sarà sempre più diffusa. Queste sono solo alcune delle informazioni emerse dall'edizione 2016 del Barometro delle Flotte Aziendali di Arval, che monitora le tendenze del comparto flotte e ne anticipa le evoluzioni

DI FRANCESCA SIRIMARCO

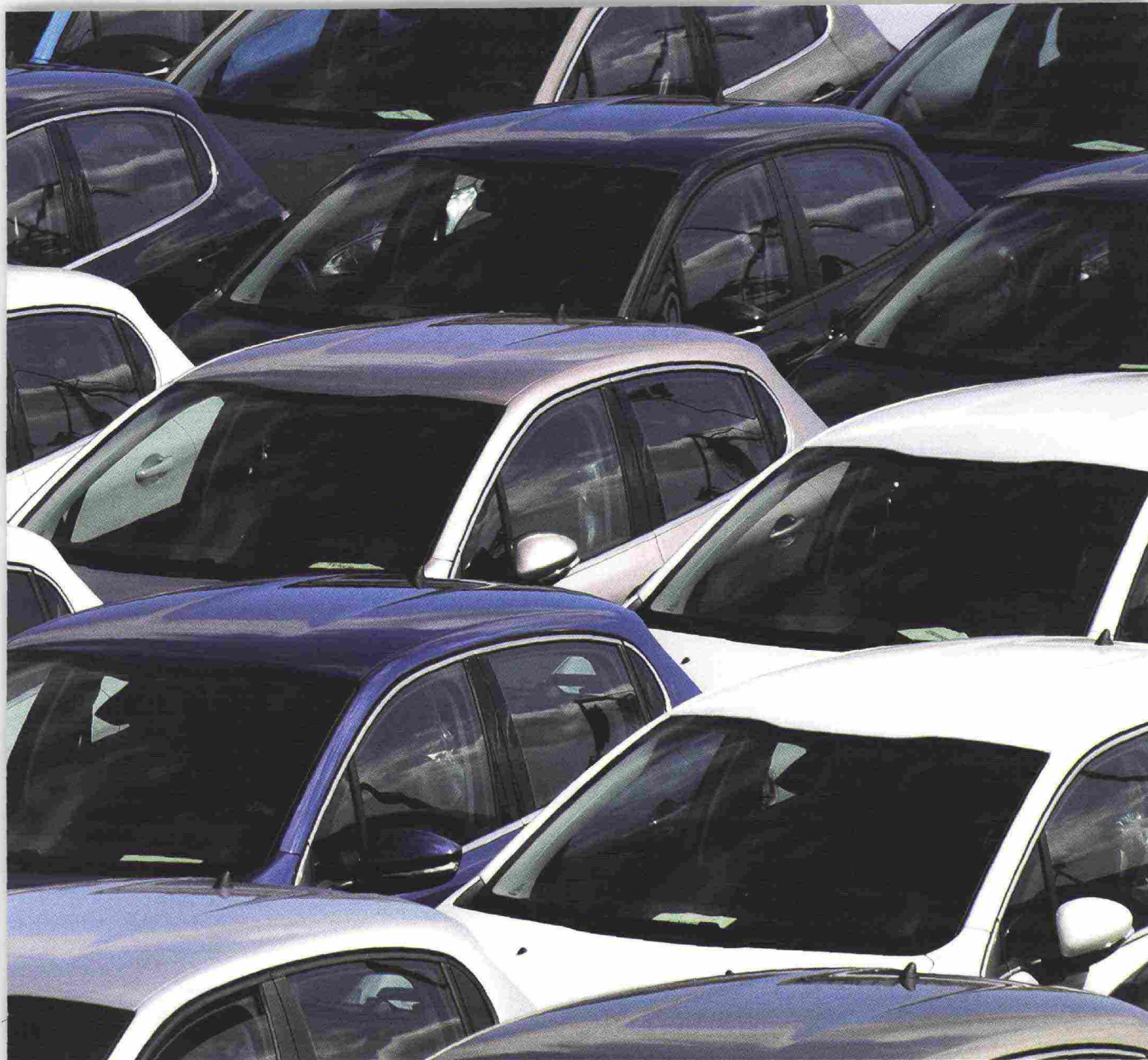


FLOTTE AZIENDALI Il Barometro 2016

Le flotte aziendali cresceranno nei prossimi anni, con il diesel ancora come motorizzazione più utilizzata, con le propulsioni alternative che conquistano quote e con la telematica sempre più apprezzata sia nell'ottica della riduzione dei costi di gestione sia per tenere sotto controllo lo stato di salute dei veicoli.

Sono queste alcune delle informazioni emerse dall'edizione 2016 del Barometro delle Flotte Aziendali di Arval, la ricerca di mercato internazionale del Corporate Vehicle Observatory di Arval, centro studi sulla mobilità e sulle tendenze del mercato che, ogni anno, monitora le tendenze del comparto delle

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



flotte e anticipa le evoluzioni delle scelte di mobilità professionale in Europa e in Italia. La ricerca ha coinvolto un campione di 2.369 fleet manager di aziende europee appartenenti a tutti i settori merceologici. Di questi, 227 sono italiani. Per la prima volta l'Osservatorio ha dedicato un focus specifico anche alle PMI, intervistando un campione di 502

responsabili di car policy di aziende con meno di 10 dipendenti e che utilizzano da 1 a 9 veicoli, di cui 100 italiani.

COSA EMERGE DALL'OSSERVATORIO?

Innanzitutto, una ventata di ottimismo da parte dei gestori di flotte. Per i prossimi 3 anni, infatti, il 29% dei fleet ma-

nager italiani intervistati è propenso ad ampliare la composizione della flotta, percentuale che sale al 33% se si considerano le sole aziende con oltre 1.000 dipendenti. Solo l'8% degli intervistati pensa a una possibile diminuzione, dati in linea con la media degli altri Stati europei.

Quanto al tipo di flotta, il 51% delle

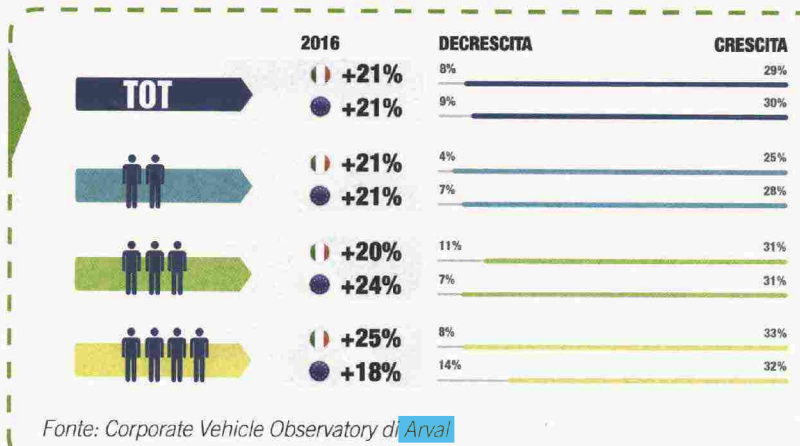
DIÈSEL E BENZINA RIMANGONO LE MOTORIZZAZIONI PIÙ DIFFUSE NELLE FLOTTE ITALIANE (82%) E TALE TENDENZA SEMBRA CONFIRMARSI ANCHE PER I PROSSIMI ANNI, COSÌ COME CONTINUERÀ ANCHE L'UTILIZZO DEL GPL E DEL METANO, PIÙ DIFFUSI IN ITALIA RISPETTO AL RESTO D'EUROPA

OSSERVATORIO MOBILITÀ

26

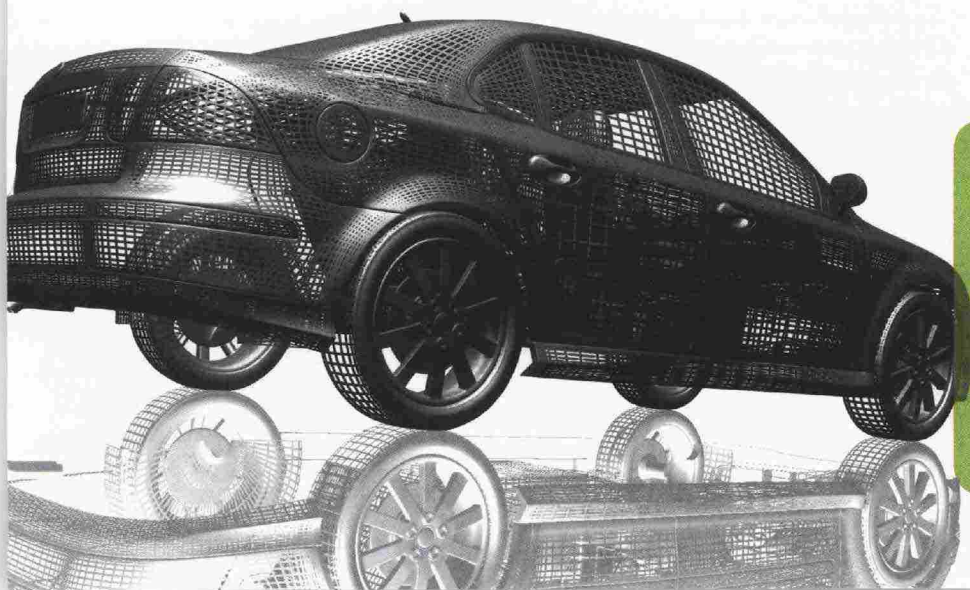
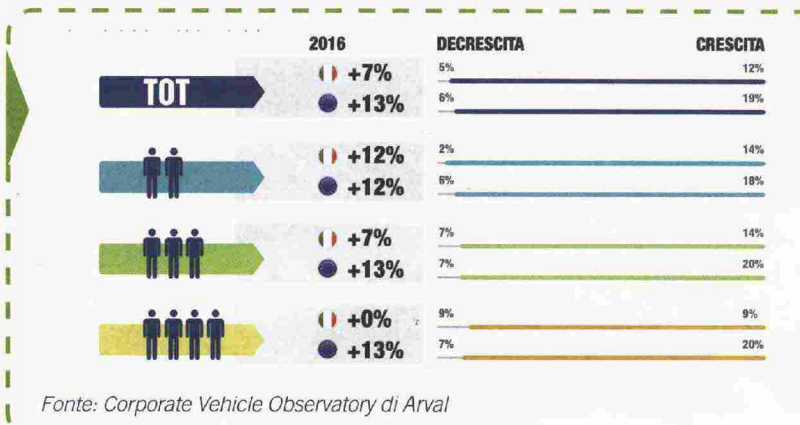
Il 21% dei fleet manager italiani è fiducioso riguardo la crescita della propria flotta nel 2016, un dato in linea con la media europea

IL POTENZIALE DELLA CRESCITA DELLA FLOTTA NEI PROSSIMI 3 ANNI



Vediamo che la percezione della durata media di utilizzo cresce principalmente nelle aziende di medie dimensioni (+12% per le vetture, mentre per i LCV è stimato un 20%)

STIMA EVOLUZIONE DELLA DURATA MEDIA D'UTILIZZO DEI VEICOLI



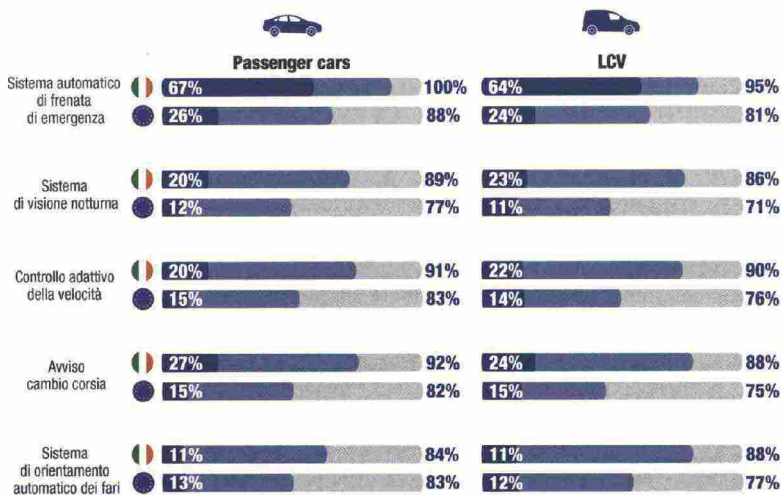
L'ibrido e l'ibrido plug-in cominciano lentamente a entrare nelle flotte del nostro Paese: il 22% dei fleet manager italiani dichiara di aver già o di avere intenzione di inserire in flotta nei prossimi tre anni almeno un veicolo ibrido

OSSERVATORIO MOBILITA

Un'attenzione particolare emerge verso la tecnologia e la sicurezza stradale dei driver, soprattutto da parte degli intervistati italiani sia nel segmento delle vetture che nel segmento dei veicoli commerciali



OPTIONAL E TECNOLOGIA PER SICUREZZA STRADALE DEI DRIVER



L'Italia è maggiormente focalizzata sulla sicurezza, rispetto al resto dell'Europa, e non si notano differenze sostanziali tra vetture e veicoli commerciali. Oggi i sistemi di assistenza alla guida sono largamente diffusi e sempre più richiesti dai fleet manager per le loro car list (e car policy) nell'ottica della riduzione dei costi legati alla sicurezza

Fonte: Corporate Vehicle Observatory di Arval

aziende italiane ricorre al noleggio a lungo termine (contro il 41% del resto d'Europa), il 23% al leasing finanziario e il 26% all'acquisto di proprietà, preferibilmente nuovo.

IL DIESEL SEMPRE IN TESTA

Diesel e benzina rimangono le motorizzazioni più diffuse nelle flotte italiane (82%) e tale tendenza sembra confermarsi anche per i prossimi anni, così come continuerà anche l'utilizzo del GPL e del metano, più diffusi in Italia

rispetto al resto d'Europa. L'ibrido e l'ibrido plug-in cominciano lentamente a entrare nelle flotte italiane: il 22% dei fleet manager italiani dichiara di aver già o di avere intenzione di inserire in flotta nei prossimi tre anni almeno un veicolo ibrido.

L'elettrico e le vetture Fuel Cell Electric/Idrogeno, invece, hanno poca attrattività in Italia come nel resto d'Europa, eccezion fatta per il Regno Unito che considera il FCE/Idrogeno un carburante innovativo e futuristico.

Tali trend si riflettono anche nel segmento delle Piccole e Medie Imprese.

BEN VENGA LA TELEMATICA

Un'attenzione particolare emerge verso la tecnologia e la sicurezza stradale dei driver, soprattutto da parte degli intervistati italiani, sia nel segmento delle vetture che nel segmento dei veicoli commerciali. I sistemi di assistenza alla guida, infatti, sono sempre più richiesti per ridurre i costi legati alla sicurezza (il sistema automatico di frenata di emer-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

OSSERVATORIO MOBILITÀ

28

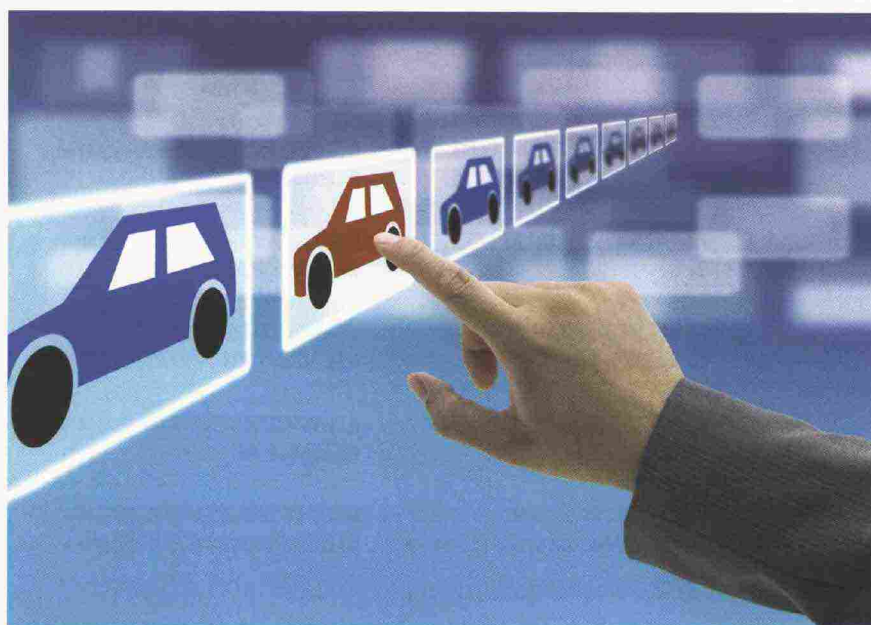
I modelli di business e l'offerta di mobilità stanno cambiando proprio come i profili e le esigenze dei "viaggiatori". Si nota già come gli stessi attori del mercato inizino a essere più flessibili e questo succede di riflesso anche ai vari fornitori. Tutto questo è dovuto a collaborazioni, fusioni e lancio di nuove offerte che si omogeneizzano senza soluzione di continuità per spostamenti tra un punto A e un punto B, passaggi su strada, condivisione dei mezzi e noleggio. Entro il 2020 assisteremo a una progressiva trasformazione di questi termini e offerte, man mano che i fornitori evolveranno, si fonderanno tra loro e adotteranno modelli full-service (all-inclusive)

Fonte: L. Neckermann, "2020, il futuro della mobilità aziendale"

IL MODELLO DI BUSINESS CHE CAMBIA



Fonte: Corporate Vehicle Observatory di Arval



genza è ritenuto utile nel 67% dei casi per le vetture e nel 64% dei casi per i veicoli commerciali).

La telematica, invece, è utile per ridurre i costi di gestione per il 51% dei fleet manager italiani contro il 38% degli europei. È utile anche per geo-localizzare le auto (39%), ridurre il consumo di carburante (10%), migliorare il comportamento di guida e la sicurezza dei driver (31%) e per ridurre i costi di manutenzione (15%). Il 74% dei fleet manager italiani, infine, considera le

App utili per monitorare lo stato di salute dei veicoli.

CAMBIA IL MODELLO DI MOBILITÀ

Entro il 2020 assisteremo a una progressiva trasformazione del modello di mobilità man mano che i fornitori evolveranno, si fonderanno tra loro e adotteranno modelli full-service.

Dunque non più solo noleggio a lungo termine, a breve, taxi Uber e car sharing. Tuttavia, riguardo alla possibilità di sviluppare progetti di car sharing per

la mobilità, i fleet manager italiani intervistati pensano che i dipendenti non siano propensi a rinunciare al veicolo aziendale assegnato per una mobilità alternativa, perché considerato un benefit molto personale. Il car sharing, però, continuerà a crescere.

NOTA

Paesi coinvolti nella ricerca: Italia, Francia, Gran Bretagna, Spagna, Portogallo, Svizzera, Belgio, Olanda, Liechtenstein, Germania, Polonia e Repubblica Ceca



Like 70

Accedi

Rivista digitale

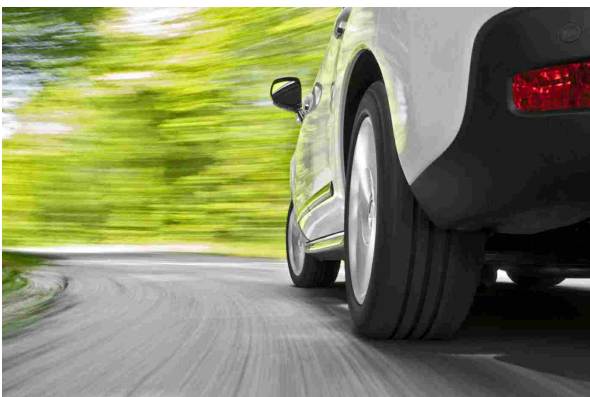


Search



NEWS

Home / NEWS



28 luglio 2017

Arval Italia presenta il "Rapporto CVO"

Dopo anni di crisi il settore automotive registra il segno positivo

Il Corporate Vehicle Observatory di Arval Italia ha realizzato il libro "Rapporto CVO", una fotografia sul comparto che ha preso in esame i dati a livello mondiale ed europeo con un focus sull'Italia: aumentano le immatricolazioni di auto nuove; nel 2015 sono stati spesi ben 30,4 mld di euro per l'acquisto e 148,1 mld di euro per sostenere i costi di gestione

Nonostante la crescita dell'economia italiana sia stata in media più lenta rispetto agli altri Paesi, negli ultimi due anni si sono registrati nel settore automotive i primi segnali di ripresa: in Italia sono aumentate le immatricolazioni di auto nuove e nel 2015 sono stati spesi ben 30,4 mld di euro per l'acquisto, +20% rispetto al 2014, e 148,1 mld di euro per sostenere i costi di gestione (-11% vs 2012). Il prezzo medio speso è di 19.096 euro, mentre calano nettamente le emissioni di CO2 (-21% negli ultimi 7 anni).

Alla luce di questi risultati, la crisi del settore automotive è dunque alle spalle? Come si sta evolvendo il mercato e cosa ci riserva il futuro? Quali sono le incognite e le opportunità?

Per rispondere a queste domande, il Corporate Vehicle Observatory di Arval Italia ha realizzato il libro "Rapporto CVO: dati e analisi del settore automobilistico", una fotografia sul comparto che ha preso in esame i dati a



livello mondiale ed europeo con un focus sull'Italia. Un'analisi approfondita relativa alla produzione di veicoli, al parco circolante, al mercato dell'usato, alle emissioni, ai consumi di carburante e ai loro costi. Il rapporto analizza anche il mercato dell'auto aziendale in Italia, illustrandone il quadro fiscale e le differenze con l'Europa, approfondendo le diverse forme del noleggio, e fornisce uno sguardo rivolto al futuro. Il tutto si inserisce in un quadro completo sulla situazione economica nel mondo, in Europa e in Italia, nella quale si sviluppa il business legato al mondo dell'auto.

Uno sguardo sul settore: crescono le vendite di autoveicoli in Italia, ma restano lontane dalle performance di Germania e Regno Unito

A livello mondiale, nel 2015 sono stati venduti quasi 90 milioni di autoveicoli. L'Europa, con **oltre 19 milioni**, è il terzo mercato dopo l'**Asia/ Oceania/ Medio Oriente** (quasi 43,9 milioni) e l'**America** (oltre 25,2 milioni). Nel 2015, rispetto al 2014, l'Europa è cresciuta del +2,4% - toccando la quota del 21,2% sul totale mondiale -, ma tra i Paesi europei è l'**Italia**, con oltre 1,7 milioni di unità, quello che ha ottenuto la crescita più significativa (+15,6%). Un dato positivo ma ben lontano dal numero di vendite registrate in Germania (oltre 3,5 mln) e nel Regno Unito (quasi 3,1 mln). Il nostro Paese si distingue comunque per l'indice di motorizzazione tra i più alti al mondo, con 687 veicoli ogni 1.000 abitanti. Un dato inferiore solo agli USA (808).

La spesa degli italiani

Le immatricolazioni, e di conseguenza il valore dell'immatricolato, dopo anni di calo sono tornate a crescere. Gli automobilisti italiani hanno speso nel 2015 ben **30,4 mld di euro** per l'**acquisto di auto nuove**, +20% rispetto al 2014, con un costo medio a vettura di **19.096 euro**.

Per quanto riguarda, invece, i **costi di esercizio**, nel 2015 cala ulteriormente la spesa totale, con un valore pari a **148,1 mld di euro** (-11% vs 2012): la voce predominante riguarda l'**acquisto dell'auto e gli interessi per il finanziamento** (50 mld di euro), a cui segue il **costo del carburante** con 35,4 mld di euro, un dato in calo del -26% rispetto al 2012 grazie alla diminuzione del prezzo del greggio. Diminuiscono anche i costi dell'assicurazione.

Il noleggio piace, trainato dal lungo e breve termine

Anche le immatricolazioni di auto nuove ad uso noleggio (nel 2015 quasi 314 mila, +19% vs 2014) segue il trend di crescita evidenziato a livello generale, rappresentando circa il 20% del totale delle immatricolazioni registrate a livello nazionale. Un risultato trainato soprattutto dall'incremento dai settori del noleggio a lungo e breve termine.

Auto aziendale: trattamento fiscale e confronto europeo, l'Italia poco competitiva

In Italia il peso delle immatricolazioni intestate a società è stato nel 2015 pari al 36% del totale. Un dato nettamente inferiore alla Germania (66%), UK (54%), Francia (49%) e Spagna (44%).

Tra i principali motivi si segnala il diverso trattamento fiscale: in Italia la detraibilità dell'IVA è pari al 40% contro il 100% dei paesi europei. La deducibilità è pari al 20%, contro il 100% degli altri paesi europei. Ciò comporta una riduzione di competitività delle nostre aziende rispetto a quelle europee che godono di un regime fiscale più favorevole.

Il futuro dell'automotive: Connessa, Autonoma, Condivisa, Elettrica (C.A.C.E)

Dopo un secolo in cui l'automobile si è diffusa tra le popolazioni sono emersi bisogni nuovi nell'utilizzo del veicolo, resi possibili subito o nel medio periodo dalle nuove tecnologie digitali e di comunicazione. L'auto del futuro dovrà pertanto essere Connessa, Autonoma, Condivisa, Elettrica (C.A.C.E). Sono queste le sfide a cui l'industria dovrà rispondere, per permettere alle persone di essere sempre connesse con gli altri mentre si spostano, di consultare altri dispositivi o semplicemente dedicarsi ad altre attività mentre l'auto si guida da sola, di utilizzare altre forme di mobilità condivise evitando sprechi, e di guidare auto ad energie alternative.



ABOUT

CHI SIAMO

Tutti i socials Carrozzeria

di **Luigi Gemma****INCHIESTA**

Cresce il successo delle versioni business



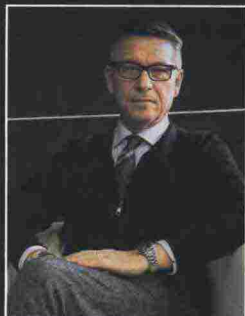
La grande attenzione delle Case Automobilistiche nei confronti delle flotte si è concretizzata nella nascita di allestimenti dedicati che includono dispositivi particolarmente indicati per chi fa un uso lavorativo della vettura. Si tratta degli allestimenti "business". Ma le flotte gradiscono davvero?

VERSIONI BUSINESS: è vera gloria? Potrebbe essere questa la sintesi della questione che vogliamo affrontare, se ci passate la parafrasi di una delle odi più note di Alessandro Manzoni e il paragone azzardato tra Napoleone e allestimenti business. Posto che ci perdoniate l'azzardato incipit, però, la questione è seria e coinvolge tutti gli attori che

operano nel settore delle flotte aziendali. Cercando di riassumere: da qualche anno sempre più frequentemente le Case Automobilistiche, al momento dell'uscita di un nuovo modello adatto anche all'uso aziendale, propongono sin da subito un allestimento dedicato ai flottisti, con tutti quei dispositivi che dovrebbero essere utili a chi usa l'auto per lavoro, allestimento

comunemente denominato "business" (sebbene la denominazione possa variare da casa a casa). A questo proposito le domande che è lecito porsi sono diverse. Solo per citarne alcune: le flotte gradiscono questi allestimenti? I fleet manager apprezzano il risparmio economico che queste versioni garantiscono? E i driver sono contenti quando gli viene proposta una versione

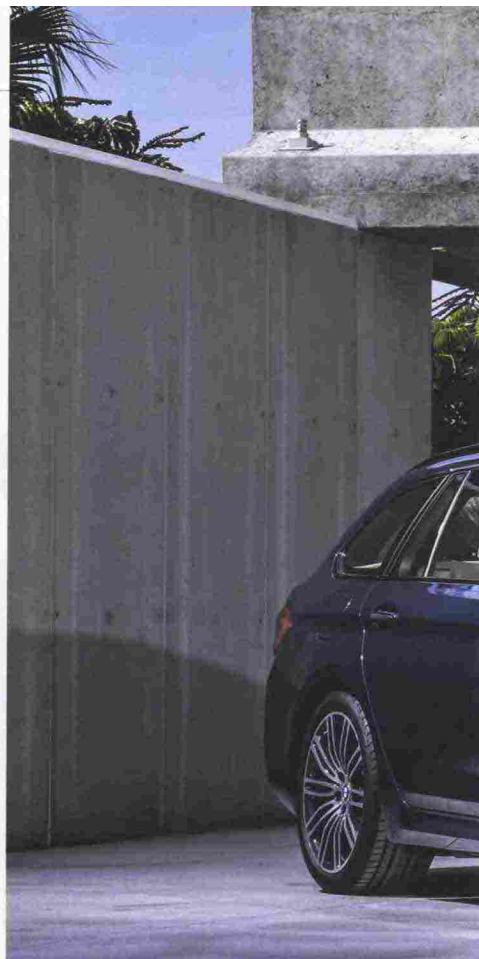
business? A queste domande, ma non solo, si è cercato di rispondere con una rilevazione dedicata realizzata dal Corporate Vehicle Observatory di Arval Italia in collaborazione col Centro Studi Auto Aziendali, rilevazione condotta con interviste telefoniche ad un campione di 203 fleet manager con flotte da 20 veicoli in su. I risultati di questa rilevazione saranno presentati

CRESCERE IL SUCCESSO DELLE VERSIONI BUSINESS**Torchio (CVO): "Versioni business sì, ma rigorosamente con motore diesel"**

"Oggi per i fleet Manager - sottolinea Alessandro Torchio (in foto), Head of consulting & Corporate Vehicle

Observatory di Arval Italia - i modelli con allestimento Business devono presentare caratteristiche importanti in tema di riduzione dei consumi ed emissioni mantenendo alta l'attenzione alla sicurezza. Ecco perché si sta aprendo una nicchia per le vetture ibride. Il diesel resta comunque la scelta preferita per un uso professionale e le versioni business

in listino sono offerte in maniera preponderante con questo tipo di alimentazione. Questo è confermato anche dai risultati della nostra rilevazione: infatti ben il 92,6% dei fleet manager interpellati ha dichiarato che gli allestimenti business sono compatibili con auto diesel, mentre le altre motorizzazioni hanno raccolto solo preferenze residuali".



in anteprima con un seminario dedicato a Company Car Drive, l'evento annuale che raduna sulla pista di Monza il meglio dei fleet manager italiani. In attesa di Company Car Drive, noi di Auto Aziendali Magazine siamo in grado di fornirvi qualche anticipazione.

IL GRADO DI CONOSCENZA

È opportuno iniziare dicendo che il 98% dei fleet manager intervistati è a conoscenza dell'esistenza delle versioni business, e che l'88% ne ha almeno una nella flotta di veicoli che gestisce. Chi le ha adottate, però, non si limita ad averne solo una in flotta: infatti mediamente la quota percentuale delle vetture in allestimento business sul totale delle vetture presenti nella flotta è del 53,5%. Chi le ha provate, poi, è convinto della loro effettiva convenienza economica, sia rispetto alle altre versioni sia rispetto all'acquisto separato degli optional che le compongono. A proposito di convenienza economica, però, c'è un altro approfondimento che è doveroso fare. La maggioranza dei fleet manager interpellati (per la precisione il 30,6%) percepisce che il vantaggio economico di una versione business sia incluso in una forbice che va dal 6 al 10%. Il 24% crede che si collochi tra l'11 e il 20% e il 18,4% pensa che si possa collocare tra



lo 0 e il 5%. A seguire, con percentuali minori, i fleet manager che credono che il vantaggio economico vada dal 21 al 30% e quelli che credono che sia superiore al 30%. Questo per ciò che riguarda il vantaggio percepito. Ma quale dovrebbe essere invece il risparmio garantito da una versione business (rispetto all'acquisto separato dei singoli optional che la compongono)

sempre secondo i fleet manager?

La media delle percentuali indicate dai fleet manager interpellati è pari al 25,7%. C'è quindi una certa discrepanza tra la percezione della situazione attuale (che pure viene ritenuta vantaggiosa) ed il traguardo che dovrebbe essere raggiunto in termini di economicità a detta dei fleet manager.



AFFINITÀ E DIFFERENZE

Ma poi, per essere chiari, sono realmente tutte uguali quelle che stiamo per comodità raggruppando sotto l'etichetta di versioni business? No, sono diverse, almeno per il 68% degli intervistati, che dichiara che ogni costruttore automobilistico include optional diversi nella versione business proposta sul mercato.

Vi è quindi un altro tema che la rilevazione affronta, e cioè quello del supporto dei fornitori ai fleet manager nella scelta delle vetture da inserire in flotta. In che maniera sarebbe preferibile che tale supporto si concretizzasse?

I fleet manager preferirebbero, prima di tutto, un canone di noleggio conveniente. E poi un servizio di consulenza dedicata e la possibilità di effettuare test drive. Di contro, quando si è chiesto come una vettura in allestimento business è accettata da un driver, la maggioranza (quasi l'85%) ha risposto che viene

accolta positivamente, mentre solo il 15% ha dichiarato che viene accolta con indifferenza.

FATTORI PRIORITARI

Quali sono, allora, i fattori prioritari per i fleet manager nella scelta di una versione business? Innanzitutto i dispositivi di sicurezza di ultima generazione; e poi un vantaggio economico rispetto alle altre versioni, la riduzione dei consumi di carburante, la presenza di dispositivi di connettività aggiornati, la massimizzazione del comfort interno e prestazioni del motore soddisfacenti. E quindi come è composta la versione business ideale? Questi, in ordine di importanza, i dispositivi indispensabili: ripartitore elettronico di frenata, controllo di stabilità dinamica, navigatore satellitare integrato, frenata automatica d'emergenza, avviso di possibile collisione, controllo di trazione, sistema di rilevamento di pedoni e ciclisti, avviso di

cambio corsia e sistemi di infotainment. Dalla rilevazione risulta poi che le Case Automobilistiche possono migliorare nella comunicazione dei vantaggi delle versioni business. Solo il 54,2% degli intervistati, infatti, ritiene che tale comunicazione sia soddisfacente, mentre il 45,8% pensa che possa essere migliorata. Per inciso: è più efficace il messaggio delle case auto premium, rispetto a quelle delle case auto generaliste. In che modo i fleet manager vorrebbero essere informati sulle novità relative alle versioni business? Innanzitutto con email, e poi con sms e newsletter.

Insomma dal quadro della rilevazione emerge un grande interesse dei fleet manager ed un apprezzamento diffuso nei confronti delle versioni business, anche se non mancano le aree in cui si può lavorare per migliorare ancora. Tornando all'azzardato paragone iniziale: è gloria, sì, ma per giungere a livelli napoleonici c'è ancora molto da fare...

AMBIENTE di Gian Primo Quagliano

Le flotte possono guidare la rivoluzione verde?

Dalle aziende può arrivare un decisivo contributo per una mobilità più sostenibile. Ma deve crescere, e molto, la sensibilità verso l'ambiente. E lo Stato deve dare una mano!



NEL SETTORE AUTOMOBILISTICO il banco di prova per testare e lanciare nuove tecnologie è costituito dall'alto di gamma e, in seconda battuta, dal mercato delle flotte auto che è indubbiamente molto sensibile alle nuove soluzioni che consentono di migliorare sicurezza e comfort. Si potrebbe ritenere che le flotte siano molto attente anche alle soluzioni più rispettose dell'ambiente. Lukas Neckermann nel suo saggio pubblicato in

Italia dal CVO di Arval sostiene che un contributo importante a una mobilità più sostenibile verrà anche dalle flotte.

CHI STA CAMBIANDO

Può darsi che Lukas Neckermann abbia ragione, ma al momento dalle flotte italiane non vengono molti segnali di particolare sensibilità. Certo vi sono casi esemplari, come quello della flotta di Barilla che ha deciso di acquistare

solo auto ibride ed ha in azienda già 64 postazioni per la ricarica elettrica o quello della Sibeg di Catania che ha nel suo parco auto ben 110 auto a trazione completamente elettrica e a ciò si aggiunge che mediamente le emissioni delle auto delle flotte sono sensibilmente inferiori a quelle medie dell'intero parco circolante italiano. La ragione di questa virtuosità ambientale non dipende però dalla scelta di alimentazioni alternative a

quelle tradizionali. La ragione sta invece nel fatto che le vetture delle flotte hanno un'anzianità che difficilmente supera i tre anni. Queste auto sono quindi in assoluta prevalenza di recente o recentissima fabbricazione, hanno dunque standard di emissioni decisamente più contenute rispetto ai livelli medi dell'intero parco circolante e, per giunta, vengono sottoposte a programmi di manutenzione che le tengono nelle migliori condizioni di affidabilità. Non è certo una situazione da sottovalutare, anche perché, come è ovvio, ha un impatto molto positivo, oltre che sull'ambiente, anche sulla sicurezza della circolazione.

IL DIESEL ANCORA PADRONE

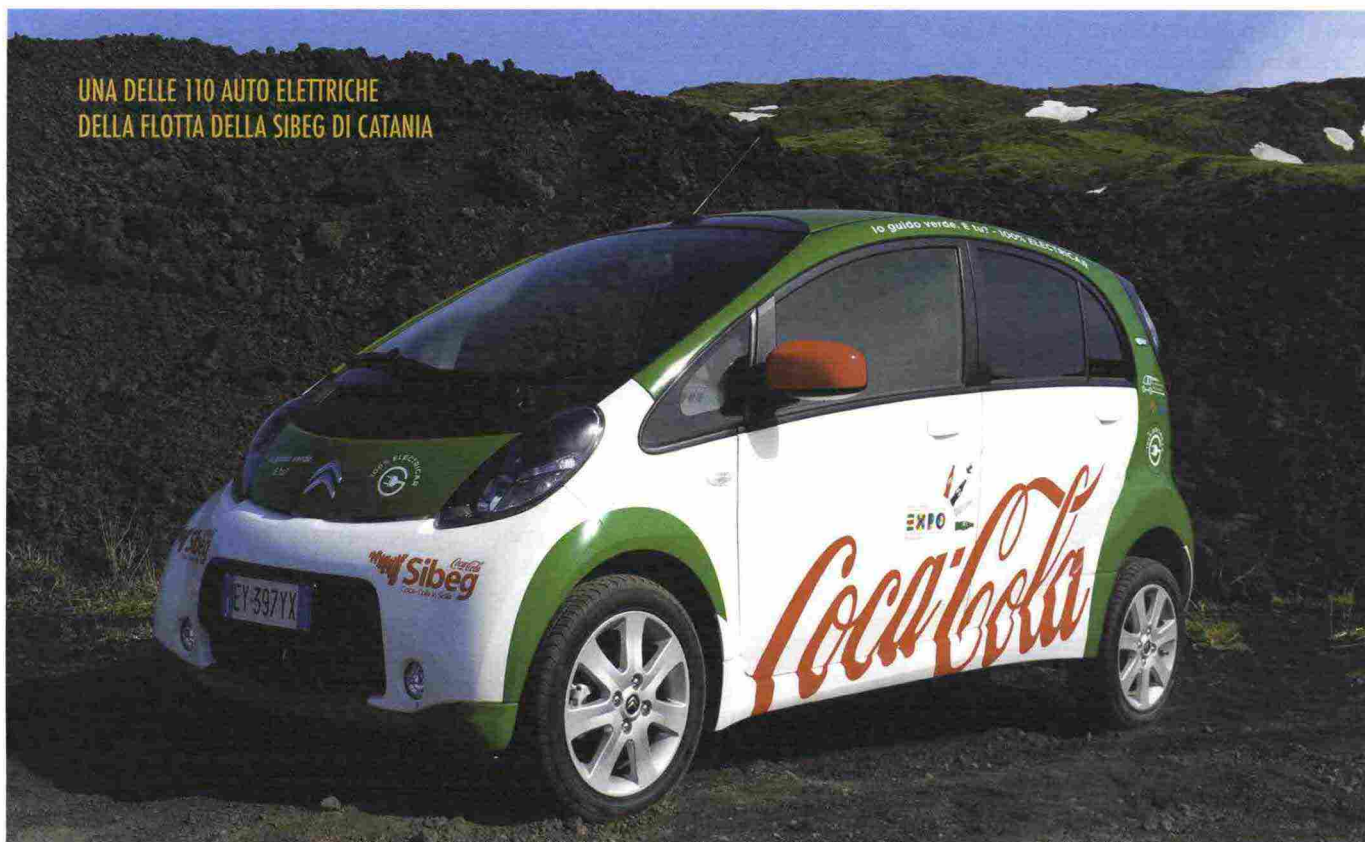
Se però confrontiamo la composizione per alimentazione del parco circolante italiano, come emerge dagli ultimi dati disponibili, con quella relativa alle flotte, come emerge da un recente sondaggio del Centro Studi Auto Aziendali, la virtuosità ambientale delle flotte viene sensibilmente ridimensionata. Nell'intero parco circolante italiano le auto ad alimentazione tradizionale (benzina e gasolio) sono il 92%

mentre le auto "verdi" (a Gpl e metano, ibride ed elettriche pure) sono l'8%. Per le flotte invece le alimentazioni tradizionali sono il 95%, con una nettissima prevalenza del diesel mentre le alimentazioni "verdi" hanno una quota del 5%, con una presenza del tutto marginale delle elettriche pure. Da che cosa dipende la minore sensibilità ambientale delle flotte? La ragione ci pare ovvia, le flotte tengono sotto stretto controllo i loro costi di esercizio e da questo punto di vista il confronto tra le alimentazioni tradizionali e quelle ecologiche è perdente per queste ultime. A ciò si aggiunge che anche in termini di versatilità e facilità di utilizzo i problemi di rifornimento rendono le auto ecologiche decisamente meno convenienti di quelle tradizionali.

IL TCO E GLI INTERESSI GENERALI

E allora qual è la soluzione? Bisogna partire dall'ovvia considerazione che, se i vantaggi ambientali dell'utilizzazione di alimentazioni ecologiche interessano l'intera collettività, i maggiori costi per adottarle devono essere spalmati sull'intera collettività. In concreto

bisognerebbe prevedere delle compensazioni economiche per chi utilizza alimentazioni ecologiche. La strada principale è l'istituzione di un sistema di incentivi che riguardi tutti gli utilizzatori di auto verdi. Qualcosa di questo tipo già esiste, come, ad esempio, le accise agevolate su metano e Gpl, ma occorre fare di più. Per quanto riguarda le auto aziendali, una via immediatamente percorribile (bilancio dello Stato permettendo) è un intervento per rendere meno penalizzante il trattamento fiscale delle auto ecologiche rispetto a quelle con alimentazione tradizionale, ampliando, ad esempio, la deducibilità dell'ammortamento e la detraibilità dei costi per l'acquisto di carburante. Se i vantaggi di emissioni più contenute sono di tutti, tutti dobbiamo contribuire e quindi i costi vanno coperti con la fiscalità generale. Essere ecologisti non vuol dire solo fare proclami appellandosi alla sensibilità dei singoli, ma vuol dire soprattutto accollarsi, ognuno secondo le proprie disponibilità economiche, gli oneri che la politica per l'ambiente comporta.





Rapporto CVO Arval: un'analisi del mercato auto

SALA STAMPA

commenti

di Marco Castelli | 31 luglio 2017

L'analisi del mercato auto è al centro del "Rapporto CVO: dati e analisi del settore automobilistico", libro realizzato dal CVO Arval per approfondire come si sta evolvendo il comparto delle quattro ruote e cosa ci riserva il futuro.



La fotografia è stata realizzata prendendo in esame dati a livello mondiale e europeo, con un focus particolare, naturalmente, sul nostro Paese e sulle **flotte aziendali**.

Approfondisci: [indagine del CVO Arval](#), [il valore aggiunto dell'outsourcing e della consulenza](#)

ANALISI DEL MERCATO AUTO: ITALIA ANCORA DIETRO GERMANIA E UK

Monitorare i trend del mercato, secondo Arval, è la base di partenza per la nascita di nuovi servizi, come dimostra [l'esempio recente di Arval Car Sharing](#). Il libro, in tal senso, evidenzia che **l'Italia è in ripresa**, ma i suoi risultati sono ancora inferiori rispetto a quelli della Germania e del Regno Unito.

Prendendo in esame il 2015, il nostro è stato il mercato maggiormente in crescita (+15,6%, con 1,7 milioni di unità), ma **Germania e UK** ci sopravanzano nettamente, rispettivamente con **3,5 milioni e 3,1 milioni di unità**. Segno inequivocabile della fine della crisi, comunque, è **l'esborso degli automobilisti italiani per l'acquisto di vetture nuove** che, sempre nel 2015, è aumentato del **20%** rispetto all'anno precedente.

Leggi anche: [il libro del CVO Arval sulla guida autonoma](#)

NOLEGGIO E FLOTTE AZIENDALI

L'analisi del mercato auto del CVO, poi, prende in considerazione il mondo delle **flotte aziendali** che, **come abbiamo visto, sono in forte crescita**. Se nel 2015, il noleggio rappresentava già il 20% delle immatricolazioni, oggi questa percentuale è salita al **25%**, con protagonisti assoluti, in

TOP THOUSAND

Sezione di approfondimenti professionali per il Fleet e Mobility Manager



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

VIDEOGALLERY



COVER MAGAZINE



EDITORIALE

La (lunga) strada della telematica La fiducia, di certo, non manca: le aziende ritengono che nel prossimo futuro il numero dei...

SFOGLIABILE LCV

particolare, il lungo e il breve termine.

L'auto aziendale, però, in Italia, è ancora penalizzata dalla fiscalità, in particolare dalla **detraibilità** e **dalla deducibilità dell'Iva**. Con, come conseguenza, una notevole riduzione di competitività rispetto agli altri Paesi europei. Su come sarà il futuro delle quattro ruote, il CVO [Arval](#) non ha dubbi: la **mobilità** sarà sempre più **connessa, autonoma, condivisa e elettrica**. Una formula "magica" di cui sentiremo sempre più parlare nei prossimi anni.

RELATED POSTS

Tag: [Analisi di mercato](#) [Arval](#) [CVO Arval](#)



SCRIVI UN COMMENTO

La tua casella di posta non verrà pubblicata.

Nome *

Email *

Sito web



SEGUICI ANCHE SU



Tweets di [@Fleet_Magazine](#)

SALA STAMPA

[Rapporto CVO Arval](#) un'analisi del mercato auto

31 Lug 2017 | L'analisi del mercato auto è al centro del "Rapporto CVO: dati e analisi del settore au

[Parcheggio autonomo: Daimler e Bosch lo hanno realizzato in Germania!](#)

28 Lug 2017 | Il parcheggio autonomo, ormai, è una realtà. Si chiama Automated Valet Parking ed è un sistema i

[La flotta green A2A e la mobilità elettrica in crescita a Milano](#)

NOLEGGIO IN EVIDENZA



SICUREZZA di Sabrina Negro

Rendere la flotta più sicura? Ecco come fare

Driver più sicuri, flotte migliori. Ecco come aumentare sicurezza ed efficienza di una flotta aziendale in dieci passaggi

GLI INCIDENTI STRADALI, che avvengono durante il lavoro o in itinere, sono in Italia la prima causa di infortuni e mortalità sul lavoro. Le statistiche possono differire leggermente da Paese a Paese, ma è molto probabile che la guida sia tra le attività più a rischio svolte da un dipendente. La car policy aziendale diventa quindi uno strumento indispensabile non solo per definire i principi su cui si basa la mobilità dei propri dipendenti, ma anche in ottica di riduzione dei rischi per le persone e di incentivo alla sicurezza stradale. Obiettivo primario è certamente la diminuzione del "costo umano" derivante dagli incidenti; ma una maggior sicurezza della flotta significa anche minori costi in termini di riparazioni e costi assicurativi. Come implementare dunque politiche di sicurezza efficaci per la propria flotta di veicoli?



1 Assicurarsi che tutti salgano sul carro della sicurezza

Il navigatore è un optional, la sicurezza no. Un driver non deve in alcun momento dubitare del fatto che la tutela della sicurezza sia una priorità assoluta a ciascun livello del management

2 Giustificare l'investimento

Implementare un programma di sicurezza globale richiede tempo e risorse, quindi è importante sapere giustificare l'investimento attraverso un caso aziendale. Puntare sulla

sicurezza è un dovere morale, ma è anche un'opportunità per l'azienda: un ambiente più sicuro significa, tra l'altro, meno costi di riparazione, meno perdite di produttività del dipendente, minori costi assicurativi, meno complicazioni legali. Veicoli dotati di equipaggiamento di sicurezza completo, mantenendo meglio il loro valore residuo, hanno una ricaduta positiva in termini di TCO. A tutto vantaggio dell'azienda e dell'intera collettività.



3 Lavoro di squadra

Una volta messo in essere, occorre assicurarsi che chiunque in azienda rispetti il programma di sicurezza globale. Ciascuna funzione - dalle risorse umane alla finanza, dalle vendite all'amministrazione - deve avere chiare le priorità: in nessun modo un driver dovrà, ad esempio, sentirsi sotto pressione per raggiungere obiettivi di vendita o di produttività che potrebbero in qualche modo compromettere la sua sicurezza.

4 Raccolgere i dati

È importante che le aziende siano consapevoli di frequenza e costi degli incidenti e che raccolgano dati per fissare parametri di miglioramento così da identificare migliori pratiche a livello nazionale e internazionale. Comprendere abilità e comportamento di guida dei conducenti è fondamentale per individuare i fattori di rischio tra i dipendenti. Software di valutazione on-line e dispositivi telematici sono in grado di individuare comportamenti di guida pericolosi e di fornire dati precisi, quali ad esempio il tasso di accelerazione e di frenata.

5 Sfruttare la tecnologia

La tecnologia è alleata dei gestori di flotta. Il mercato è pieno di piattaforme che consentono al gestore di flotte di localizzare il driver e conoscere il suo comportamento di guida in tempo reale. Auto "intelligenti", dotate di moderni sistemi di ausilio alla guida, quali dispositivi di rilevamento della stanchezza, avviso di mantenimento della carreggiata, chiamata automatica in caso di emergenza, possono contribuire in maniera determinante a incrementare la sicurezza attiva della flotta.

6 Formare i conducenti

Mantenere i driver aggiornati attraverso una formazione continua, che sia online, di gruppo o individuale. Sul mercato esiste una grande varietà di organizzazioni specializzate nella formazione in tema di sicurezza che possono insegnare ai dipendenti come migliorare la propria capacità e comportamento al volante.

7 Premiare i comportamenti virtuosi

Il dipendente deve percepire che il programma di sicurezza è stato implementato per tutelarlo e non per punirlo. Bisogna stabilire obiettivi misurabili quali la riduzione del consumo di carburante attraverso una guida più fluida o la diminuzione delle infrazioni stradali e introdurre un sistema di incentivi che premi i driver più virtuosi.

8 Scegliere veicoli più sicuri

Le vetture utilizzate per lavoro sono più sicure in Italia che in altri Paesi europei. Lo dimostra uno studio del Corporate Vehicle Observatory di [Arval](#) dal quale risulta che per quasi l'80%

delle aziende italiane la sicurezza al volante è una priorità assoluta. La dotazione di sicurezza è per i fleet manager italiani un parametro fondamentale per l'inserimento di un modello nella Car Policy aziendale. Tra i dispositivi più utili, secondo i fleet manager italiani, ci sono il rilevamento della stanchezza del guidatore, la frenata automatica in caso di emergenza e il mantenimento della distanza di sicurezza.

9 Effettuare regolari verifiche di manutenzione

Non sempre incidenti o guasti sono responsabilità del conducente. Lo svolgimento di regolari controlli di manutenzione su tutti i veicoli della flotta minimizza enormemente questi rischi.

10 Miglioramento continuo

Non c'è un punto di arrivo quando si parla di sicurezza. Si tratta piuttosto di un'ambizione continua e costante verso la sua integrazione come punto fermo nella cultura aziendale. Fondamentali sono il monitoraggio dei dati disponibili per misurare l'efficacia della policy, e continuare a impegnarsi per la riduzione del numero di sinistri e infortuni.

