



**Studio promosso da Top Thousand, l'Osservatorio sulla mobilità aziendale composto da Fleet e Mobility Manager di grandi aziende, che si focalizza sui nuovi trend della mobilità eco-sostenibile.**

*Roma, ottobre 2016*

### **Grandi flotte: l'86% è a noleggio**

Dall'analisi del campione si conferma la preferenza quasi assoluta delle grandi flotte per il noleggio a lungo termine. L'86% privilegia la formula della locazione long term all'acquisto (12%) per gestire il proprio parco auto; residuale la scelta del leasing.

### **Un enorme bacino potenziale per i EV: le vetture aziendali percorrono meno di 100 km al giorno**

Se oggi il numero di vetture elettriche nei parchi auto aziendali è decisamente limitato, esiste un ampio potenziale per questi modelli, se si considera che il 45% dei veicoli delle aziende intervistate percorre meno di 100 Km al giorno, mentre il 55% ne percorre tra i 100 e i 200 km.

Il dato apre più di uno spiraglio, se si pensa che l'autonomia media dei EV sta oggi progressivamente aumentando e comunque mediamente già supera i 100 km percorsi dal 45% dei driver.

### **Il diesel conquista il 90% delle flotte, crescono le "alternative", si riducono le emissioni di CO2**

Il continuo turnover dei veicoli aziendali (quelli a noleggio vengono sostituiti mediamente ogni 48 mesi) e la conseguente immissione in flotta di nuovi mezzi ha prodotto negli ultimi anni un netto calo nella produzione di emissioni di CO2, che oggi toccano in media 120 g/km e restano in costante flessione.

Il diesel si conferma l'alimentazione "regina" delle flotte con l'88% del totale. Il dato interessante riguarda però la pur graduale crescita delle motorizzazioni alternative che in totale rappresentano il 9% dei parchi auto aziendali, con il metano al 4,5%, il GPL al 3,5%, ibride ed elettriche ferme all'1%.

Se oggi il diesel è oggi protagonista assoluto, nei prossimi anni le alimentazioni potrebbero distribuirsi più omogeneamente, anche in base alla convenienza delle singole scelte; molto dipenderà dalle evoluzioni normative e dagli eventuali interventi a sostegno dell'una o dell'altra tecnologia messi in campo dalle Istituzioni.

Fin qui i dati medi, ma nel campione delle aziende intervistate non mancano casi di avanguardia, come quello di un'azienda del food&beverage che può contare 111 veicoli elettrici su una flotta totale di 163.

### **Quanto sono "electric friendly" le car policy delle grandi aziende?**

La survey si sofferma sulla propensione e sugli incentivi delle aziende all'inserimento in flotta di veicoli elettrici, partendo dall'analisi della disponibilità di un'area in cui ricoverare i EV in flotta, requisito importante per favorire la ricarica, senza fare ricorso a strutture pubbliche: solo il 4,2% dei veicoli viene ricoverato in un'area chiusa messa a disposizione dall'azienda.

Altro elemento, non secondario, indagato è la presenza di incentivi aziendali all'uso dei veicoli elettrici, per favorire la domanda interna.

In quest'area, in realtà, resta ancora molta strada da percorrere, se solo il 5% delle aziende dichiara di aver già varato incentivi (non solo economici), il 13% ci sta lavorando e il restante 82% non prevede politiche di sostegno.

Alcuni di questi fleet manager dichiarano di aver già avviato sperimentazioni, ma non prevedono applicazioni nell'immediato.

Collegate a queste percentuali sono anche i dati sulle soluzioni per la ricarica adottate dalle aziende: quella più ovvia per gestire, e soprattutto facilitare, la ricarica dei EV nelle aziende vede l'installazione di colonnine di ricarica (15% del campione); solo il 4% però installa anche impianti fotovoltaici per rendere virtualmente indipendenti i veicoli rispetto agli altri consumi elettrici aziendali.

L'assenza di soluzioni dichiarata dal 81% del campione è lo specchio della scarsa diffusione di auto aziendali elettriche.

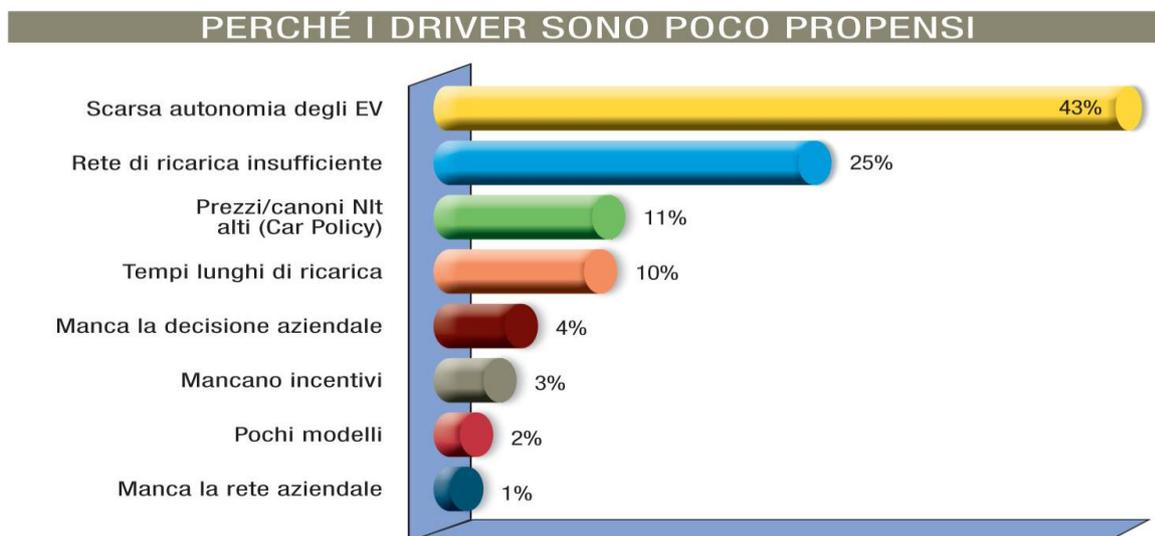
### **I limiti dell'elettrico per aziende e driver**

Ma perché le aziende e soprattutto i driver sono ancora restii ad attivare soluzioni per sostituire i veicoli aziendali tradizionali con quelli elettrici?

Le principali ragioni restano incentrate sulla limitata autonomia (indicata dal 43% dei driver) e sulla rete di alimentazione distribuita a macchia di leopardo sul territorio (lo segnala il 25% e la percentuale cresce sensibilmente nel Centro-Sud) e sui tempi di ricarica ancora non ottimali (10%).

Interessante elemento di novità che emerge dall'analisi riguarda le perplessità sul rapporto costi/benefici: i prezzi di questi veicoli sono alti, così come i canoni di noleggio (11%), senza contare che chi predilige una vettura elettrica si confronta con una ridotta gamma di modelli/versioni con optional limitati rispetto alla scelta diesel/benzina.

Chiude l'elenco delle criticità il tema delle decisioni, pubbliche o aziendali che siano; serve chiarezza ed è necessaria una presa di posizione affinché la scelta dei EV sia razionale e ben condivisa, supportata da opportuni incentivi che rafforzino i vantaggi percepiti dal driver.



### **Mancano gli accordi con le Utility**

Delle sole aziende che hanno dichiarato di avere EV in flotta, solo il 23% ha stretto accordi con le Utility dell'energia (ENEL, A2A, etc.).

La maggior parte si affida solo alla rete pubblica dei punti di ricarica (complessivo 63%, di cui il 18% dichiara di stare lavorando a un accordo) oppure si è attrezzata per la produzione di energia fotovoltaica (9%), per rendersi indipendente; una quota ridotta, il 5%, può contare su colonnine installate direttamente dalla società di noleggio, a seguito di specifici accordi.

### **Quanto e cosa manca per la svolta elettrica**

Secondo i fleet manager la maggiore diffusione dei veicoli elettrici potrà passare solo dall'aumento della durata delle batterie (lo dichiara il 35% del campione) e dal contestuale ampliamento della rete di approvvigionamento (34%).

Ci sono poi altri due aspetti strategici che potranno favorire la svolta elettrica: in primis le soluzioni di ricarica rapida (14%) che consentiranno ai driver di vetture elettriche di non modificare le abitudini personali e, soprattutto, professionali, ad impatto zero sulle dinamiche aziendali; poi la riduzione dei canoni di noleggio per questi veicoli (8%), meno distanti da quelli sostenuti per i veicoli con alimentazioni tradizionali.

*“Di fatto”, commenta **Riccardo Vitelli**, Presidente di Top Thousand, “sono ancora diversi gli step da compiere per vedere crescere significativamente il numero dei veicoli elettrici nelle flotte aziendali. C'è bisogno che tutti gli attori facciano la propria parte: le Case Auto attraverso il lancio di un maggior numero di modelli a prezzi più contenuti e che permettano percorrenze più rilevanti, le Istituzioni, attraverso l'ampliamento dell'attuale rete di rifornimento su tutto il territorio nazionale, gli operatori di noleggio con canoni più sostenibili; non ultimo, i mobility manager dovranno prevedere car policy più premianti per i driver che scelgono questa opzione.*

*Senza questi contributi, l'elettrico è destinato a restare al buio e ad essere un'opportunità mancata ancora per molti anni”.*