

SPECIALE MOBILITÀ SOSTENIBILE

SURVEY

LA CARICA DEI 102

Qual è lo stato dell'arte della mobilità elettrica e ibrida in Italia? Lo abbiamo chiesto a 102 Fleet Manager, che hanno tracciato un quadro puntuale della situazione: numeri, prospettive, vantaggi, dubbi e difficoltà. Ecco cosa è emerso

di Redazione

Rispetto a due anni fa lo scenario è cambiato: se nel 2019 l'e-mobility era ancora una prospettiva, oggi siamo di fronte a una realtà, seppur ancora in divenire e non priva di dubbi e difficoltà. Lo testimonia il 20% di quota conquistata dall'elettrico e dall'ibrido, a livello generale, nel 2020. E nelle aziende cosa sta accadendo? I 102 Fleet Manager, con un parco totale gestito di 118.439 veicoli, che abbiamo coinvolto a febbraio in una survey, tracciano un quadro puntuale. L'interesse

verso l'elettrificazione cresce, spinto soprattutto da ragioni di CSR e dalla necessità di abbassare le medie di emissioni. Ma se il Full Electric sta proseguendo la sua crescita lentamente, seguendo il trend di mercato e scontando i ben noti limiti ancora esistenti in termini di infrastrutture e, soprattutto, di tempi di ricarica, l'ibrido, nelle sue tre declinazioni (Full, Mild e Plug-in) si è ormai affermato, complici l'offerta delle Case, che ormai si è quasi completamente spostata nella direzione del green, e la tendenza da parte

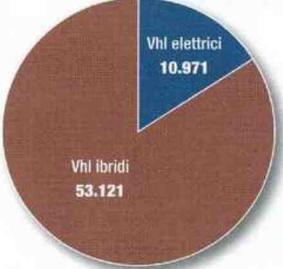
dei noleggiatori di correggere il mix di alimentazioni in flotta, in previsione delle future dinamiche dell'usato. La situazione è testimoniata chiaramente nel nostro studio. Come emerge dal confronto tra i dati dell'indagine e quelli delle immatricolazioni del 2020 (fonte: Dataforce), abbiamo coinvolto un campione di grandi, medie e piccole aziende altamente rappresentativo all'interno del canale NLT: parliamo del 32,9% del mercato per quanto riguarda gli EV e dell'11,5% del mercato per quel che concerne gli ibridi, che, come detto, sono decisamente più diffusi rispetto agli elettrici puri (**grafici 1A e 1B**).

CARATTERISTICHE DEL PARCO

Fatta questa premessa, il mix delle alimentazioni delle auto gestite dalle aziende intervistate fotografa molto bene il trend in via di sviluppo dell'e-mobility, pur rispettando le gerarchie che già erano emerse chiaramente dalle tre precedenti release della survey "Mobilità alla spina", condotte nel 2016, nel 2018 e nel 2019: il diesel mantiene saldamente la

MERCATO NLT COMPLESSIVO

GRAFICO 1A 2020-febbraio 2021 incluso noleggio ai privati

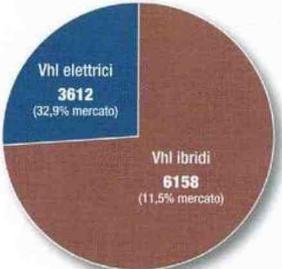


Categoria	Valore
Vhi elettrici	10.971
Vhi ibridi	53.121

(fonte: Dataforce)

CAMPIONE SURVEY vs MERCATO

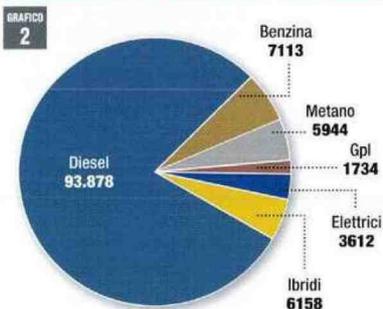
GRAFICO 1B



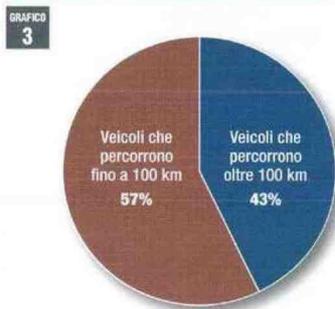
Categoria	Valore	Quota
Vhi elettrici	3612	32,9% mercato
Vhi ibridi	6158	11,5% mercato



ALIMENTAZIONI DELLA FLOTTA



PERCORRENZE GIORNALIERE



propria leadership (e non potrebbe essere altrimenti, considerate le esigenze di mobilità di numerose aziende), la benzina conferma il suo ruolo, specie negli spostamenti cittadini e sui segmenti più piccoli, ma ibrido ed elettrico prendono quota (grafico 2).

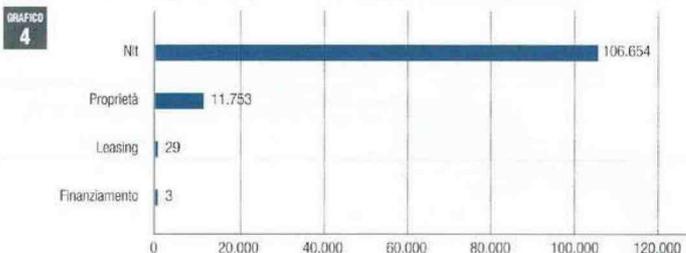
Gli Hev, i Phev e i Mhev, complessivamente, arrivano a 6.158 unità, con, come vedremo, prospettive di crescita esponenziale nei prossimi 12 mesi, mentre gli EV fanno registrare 3.612 unità. Numeri piccoli, se confrontati con i quasi 94mila veicoli a gasolio, ma i prossimi rinnovi dei parchi auto sono destinati a cambiare le carte in tavola, in favore di una crescita più consistente dell'elettrificazione.

E non parliamo solo di vetture: anche i veicoli commerciali elettrici e ibridi, in totale 435 unità, cominciano a rappresentare un'alternativa concreta per le consegne nelle città, considerando anche il ruolo sempre più importante dell'e-commerce.

E il fatto che il 57% dei veicoli percorra meno di 100 km al giorno è un indicatore chiaro di quanto EV e Phev possano essere una soluzione praticabile già nell'immediato (grafico 3).

Entriamo ora nel dettaglio dei sin-

MODALITÀ DI ACQUISTO



goli temi che abbiamo affrontato nell'indagine, partendo dall'ibrido, per poi arrivare all'elettrico e all'elettrificazione della flotta, argomento, quest'ultimo, che

richiederà sempre di più l'ausilio della tecnologia per effettuare analisi puntuali dello status del parco e del potenziale inserimento di veicoli a basse emissioni.

Il campione della survey

La survey "La carica dei 102", effettuata nel mese di febbraio dalla nostra redazione, in collaborazione con l'Osservatorio Top Thousand, ha coinvolto un campione di 102 aziende di ogni dimensione, con un parco totale gestito di 118.439 veicoli, di cui 106.654 a noleggio (grafico 4). Diversi i settori merceologici rappresentati: internet company, tour operator, logistica, linee aeree, assicurazioni, consulenza, energia, GDO, food&beverage, banche e servizi finanziari, enti pubblici, industria, commercio, farmaceutica, trasporti, informatica e telefonia. Si tratta, in totale, della quarta

rilevazione che effettuiamo sul tema della mobilità sostenibile: la prima, nel 2016, aveva coinvolto 60 aziende ed era stata dedicata esclusivamente all'auto elettrica; la seconda e la terza, invece, effettuate rispettivamente nel 2018 e nel 2019, avevano riguardato un campione di 100 aziende e allargato il focus anche all'ibrido. La metodologia che abbiamo scelto per l'indagine è il cosiddetto CATI, acronimo di Computer Assisted Telephone Interviewing, ovvero interviste telefoniche effettuate per sentire direttamente la voce dei Fleet Manager e approfondire meglio temi e opinioni.

SPECIALE MOBILITÀ SOSTENIBILE

SURVEY

FOCUS IBRIDO

L'ibrido in flotta non è certo una novità. Anche le precedenti survey avevano rilevato quote in crescita, ma quest'anno abbiamo voluto fare un distinguo tra le tre declinazioni che caratterizzano questa tipologia di veicoli: emerge una sostanziale distribuzione equa tra Full, Mild e Plug-in Hybrid, con un interessante sviluppo di questi ultimi, che difatti prevalgono, seppur di poche unità, sugli altri (grafico 5).

L'ibrido alla spina sta conquistando consensi non solo per l'aumento dell'offerta dei modelli, ma anche per il livello di emissioni (sotto i

60 g/km) che dal luglio scorso consente di ottenere vantaggi in termini di fringe benefit, oltre alle note agevolazioni nella circolazione. Il tutto senza l'ansia da ricarica che ancora oggi contraddistingue l'utilizzo degli EV.

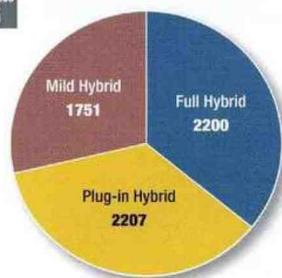
A proposito dei vantaggi dell'ibrido e, quindi, dei motivi che hanno spinto i Fleet Manager a sceglierlo (grafico 6), spiccano l'abbassamento delle medie di CO2 (indicato da oltre 60 intervistati), la responsabilità sociale di impresa, i già citati risparmi negli spostamenti (ingresso nelle ZTL, parcheggi, ecc), le tipolo-

gie di percorsi e chilometraggi effettuati dai driver, l'abbattimento dei consumi e proprio la tassazione agevolata del fringe benefit. Interessante notare come quasi 20 Fleet Manager su 102 abbiano indicato un vantaggio anche in termini di canoni di noleggio, che risultano essere più competitivi rispetto al passato.

L'avvicinamento all'ibrido, in questi anni, è stato attentamente ponderato dalle aziende (grafico 7): il 36% degli intervistati, infatti - una percentuale che sale parecchio se si considerano solo le imprese con parchi superiori alle 1.000 unità -

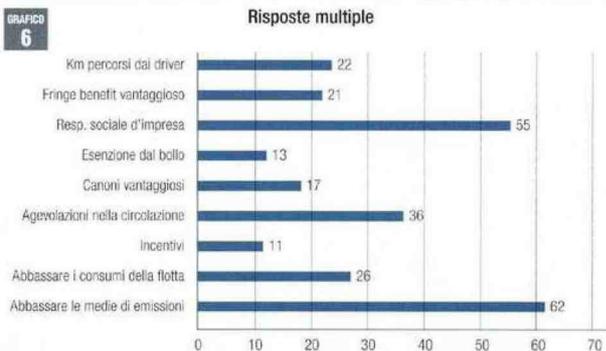
TIPOLOGIA DEI VEICOLI IBRIDO

GRAFICO 5



MOTIVI DI SCELTA DELL'IBRIDO

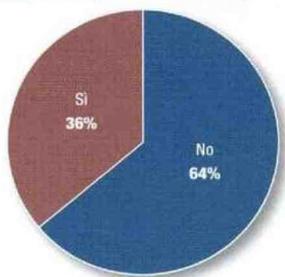
GRAFICO 6



SURVEY INTERNA

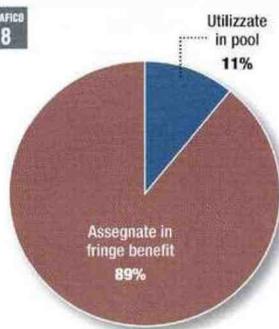
GRAFICO 7

È stata svolta un'indagine aziendale sugli spostamenti dei driver?



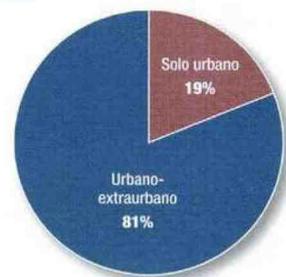
AUTO IBRIDE IN FLOTTA

GRAFICO 8



UTILIZZO DELL'IBRIDO

GRAFICO 9



Fm

8

SPECIALE MOBILITÀ SOSTENIBILE

SURVEY

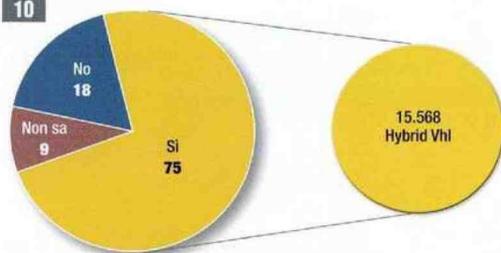
ha effettuato una survey interna per monitorare gli spostamenti dei driver. Solo in questo modo, è possibile rendersi conto delle reali esigenze di mobilità. Che, per quanto riguarda l'ibrido, non presentano limitazioni in termini di percorrenze: difatti, l'89% dei veicoli considerati è assegnato in fringe benefit (stessa percentuale che avevamo rilevato nel 2019) e l'81% viaggia quotidianamente sia

in città sia in ambito extraurbano (grafici 8-9).
 Sulle prospettive di crescita dell'auto ibrida, infine, non ci sono dubbi. La direzione intrapresa dalle aziende è chiara: 75 Fleet Manager dichiarano di voler aumentare il numero dei veicoli nei prossimi 12 mesi, con, dato ancora più rilevante, una previsione di aumento di 15.568 veicoli all'interno dei parchi auto nel giro di un

anno. In altre parole, una crescita superiore al 250% rispetto ad oggi (grafico 10)!
 Con un interesse, ancora una volta, rivolto in maniera particolare all'ibrido plug-in, seguito dal Mild Hybrid e dal Full Hybrid. Una gerarchia che rispecchia anche l'offerta: la maggior parte dei modelli che verranno lanciati sul mercato nel corso di quest'anno, infatti, saranno proprio Phev (grafico 11).

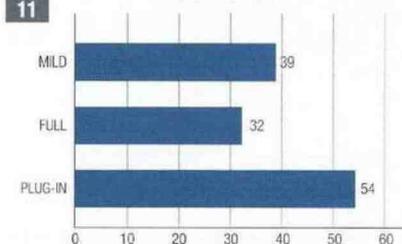
PREVISIONE AUMENTO VEICOLI IBRIDI IN FLOTTA

GRAFICO 10



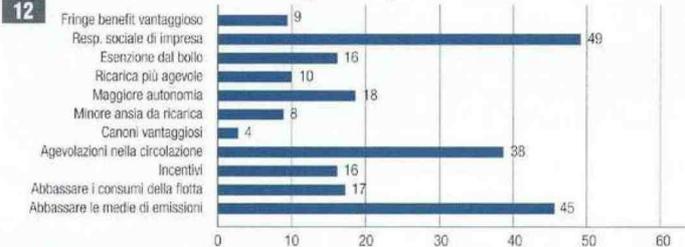
IBRIDO IN CAR LIST NEI PROSSIMI 12 MESI

GRAFICO 11



MOTIVI DI SCELTA DELL'EV

GRAFICO 12

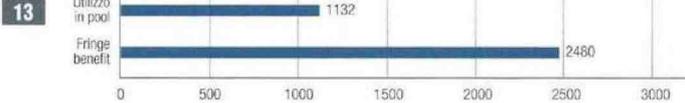


FOCUS ELETTRICO

L'atteggiamento dei Fleet Manager nei confronti dell'elettrico è ancora, in un certo senso, attendista. Rispetto a due anni fa, certamente, l'interesse è cresciuto, così come il numero degli EV all'interno dei parchi auto, ma diverse aziende hanno riferito di essere ancora in fase di valutazione/sperimentazione e altre ancora continuano a dichiarare l'incompatibilità di questi veicoli con gli spostamenti dei driver. Chi ha scelto l'elettrico (grafico 12) lo ha fatto soprattutto per ragioni di CSR, e, come per l'ibrido, anche l'abbassamento delle medie di emissioni e le agevolazioni nella circolazione hanno avuto un peso importante. Allo stesso tempo, l'evoluzione delle batterie e il conseguente aumento dell'autonomia, gli incentivi (usufru-

EV IN FLOTTA

GRAFICO 13



10

SPECIALE MOBILITÀ SOSTENIBILE

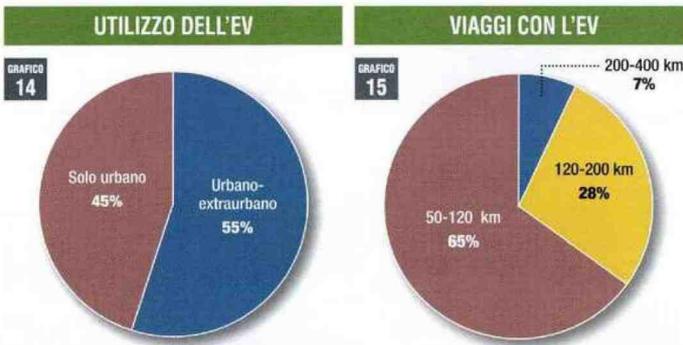
SURVEY

iti in forma indiretta) e i vantaggi fiscali, in primis l'esenzione dal bollo, stanno incidendo in maniera concreta. Ancora poco percepito, invece, è il vantaggio sui canoni, indicato solamente da 4 intervistati. Un'inversione di tendenza importante rispetto a due anni fa, invece,

si rileva sulle formule di utilizzo degli EV: se nel 2019 oltre il 70% dei veicoli era in pool, oggi la maggioranza (2.480 veicoli) è assegnata in fringe benefit (grafico 13). Dunque, le auto a zero emissioni sono entrate a tutti gli effetti nelle car list e il loro utilizzo non è più solo urbano:

nel 55% dei casi, infatti, vengono utilizzate anche fuori dall'ambito cittadino, anche se le percorrenze giornaliere rimangono, in media, basse, al di sotto dei 100 km (grafici 14-18).

La situazione attuale delle infrastrutture in Italia, che comunque sta progressivamente migliorando, costituisce ancora un ostacolo importante. Solo il 7% dei Fleet Manager (grafico 15) ha dichiarato che nelle loro aziende sono stati effettuati viaggi di oltre 200 km a bordo dell'auto elettrica, ma la maggior parte (65%) non ha superato i 120 km. Tra i motivi che frenano, oltre alla scarsa capillarità dei punti di ricarica, ci sono i tempi di rifornimento troppo lunghi e la difficoltà nel dover pianificare in anticipo ogni dettaglio del viaggio con l'EV. Anche la propensione dei driver verso le auto a zero emissioni rimane bassa: 82 Fleet Manager ci hanno riferito che la percentuale di loro colleghi disposti a passare all'elettrico non supera il 10% (grafico 16). Qui, oltre ai già citati problemi legati alla ricarica, sia pubblica sia domestica, e alle esigenze di utilizzo (impensabile considerare l'auto elettrica se si percorrono oltre 30.000 km all'anno), permane anche un fattore culturale. La sensazione è che ci sia ancora da parte di molti utilizzatori una certa retrosia a cambiare



Fm

12

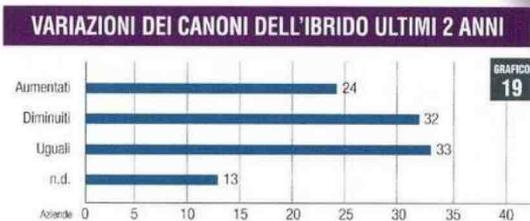


abitudini, unita ad un'ancora scarsa conoscenza della motorizzazione elettrica. Due aspetti su cui occorre lavorare. Visto che numerose car policy sono user-chooser, la scelta del driver è un asset fondamentale per la crescita dell'elettrico. Che ci sarà, ma nei prossimi 12 mesi non sarà di certo evidente come quella dell'ibrido: 55 intervistati su 102 non inseriranno auto elettriche nelle loro flotte (grafico 17). E il valore stimato della crescita (4.440 unità), pur essendo numericamente rilevante, non deve trarre in inganno: fatta eccezione per poche grandissime aziende, nelle altre realtà l'aumento dei veicoli elettrici non supererà in media le 12 unità.

CANONI DI NOLEGGIO, CONSULENZA E FORMAZIONE

La diffusione delle motorizzazioni elettrificate nelle flotte è determinata da alcune variabili: per questo, rispetto alle precedenti survey, abbiamo aggiunto focus specifici su tre temi di grande importanza, il trend dei canoni degli EV e degli ibridi, la consulenza da parte delle società di noleggio e la formazione all'utilizzo di questi veicoli. I valori residui e i canoni sono due parametri fondamentali nella scelta. Innanzitutto è opportuno sottolineare come alcuni dei Fleet Manager, specie sull'elettrico, non abbiano una percezione precisa dell'andamento dei canoni negli ultimi due anni, vuoi perché hanno richiesto le quotazioni solo nel periodo più recente, vuoi perché non hanno mai considerato finora di inserire queste auto in flotta.

Il resto del campione si è diviso: per quanto riguarda gli ibridi (grafico 19), un terzo ha riscontrato una diminuzione e un terzo ha dichiarato che sono rimasti uguali, mentre una percentuale minore ha riferito un peggioramento. La variazione positiva (grafico 20), secondo i



Fleet Manager, è stata determinata, in particolare, dal miglioramento dei VR, dalla maggiore disponibilità di modelli (che incide positivamente sui prezzi), dai bassi costi di manutenzione degli Hev, ma anche, tra gli altri motivi, dagli incentivi statali, mentre quella negativa dall'aumento dei listini su alcuni modelli, dal peggioramento dei VR, dall'incremento dei costi di gestione, dalla mancanza del superammortamento e dalla necessità da parte di Costruttori e noleggiatori di recuperare i profitti persi durante la prima fase del Covid.



CALE MOBILITÀ
TENDENZE



SURVEY

Sugli EV, invece, è più netta la percezione di diminuzione dei canoni rispetto al 2019, anche perché i prezzi erano più alti di quelli degli ibridi (grafico 21). Anche qui, la variazione positiva è determinata dal miglioramento dei VR (indicata dal 35% del campione) e dall'arrivo sul mercato di diversi nuovi

modelli con prezzi più bassi (32%), ma anche dalla politica di sconti stiche delle Case nei confronti dei noleggiatori e dal fatto che oggi la tecnologia costa meno ai Costruttori rispetto al passato (voce "Altri motivi"). Il 6%, invece, riscontra un peggioramento dei VR degli EV, mentre altri riferiscono come

l'elettrico sia una tecnologia 'ancora per pochi' per motivare il trend negativo dei canoni (grafico 22). La seconda questione chiave è quella della consulenza dei noleggiatori, un aspetto che, secondo gli intervistati, presenta diversi margini di miglioramento: è vero che un terzo del campione, per quanto riguarda gli ibridi, e quasi un terzo, per quanto riguarda, gli elettrici, ha riscontrato un up-grade rispetto a due anni fa (grafici 23-24), ma la maggioranza dei voti, in entrambi i casi, resta tra l'1 (insufficiente) e il 2 (sufficiente). Gli storzi dei player sono apprezzati, ma ancora non bastano, agli occhi di diversi utilizzatori, per affrontare una transizione così importante (grafici 25-26). Infine, la formazione all'utilizzo dei veicoli elettrici e ibridi non è una prassi diffusa: solo 4 Fleet Manager dichiarano che loro e i loro driver usufruiscono di corsi sui veicoli ibridi (organizzati da Case, noleggiatori, ma anche da altri fornitori esterni), mentre 13 lo dichiarano per l'elettrico. Per il resto, c'è chi si è organizzato in proprio per fare formazione ai driver sull'utilizzo degli EV. L'aspetto culturale, lo abbiamo già visto, non è affatto secondario e una delle sfide future dei noleggiatori, delle Case auto e delle stesse aziende sarà senza dubbio quella di puntare maggiormente sul coaching.

Come gestire la mobilità aziendale?

La gestione della mobilità sta diventando sempre più un tema chiave in azienda, specie dopo l'avvento del Covid. Anche per imposizione della nuova normativa, 40 aziende sulle 102 del campione hanno già adottato il Mobility Manager e altre 7, di grandi e grandissime dimensioni, hanno optato anche per altre figure, come l'Energy Manager.

CONSULENZA

GRAFICO 23 La consulenza dei noleggiatori sull'ibrido negli ultimi due anni



GRAFICO 24 La consulenza dei noleggiatori sugli EV negli ultimi due anni



GRAFICO 25 Come giudichi la consulenza dei noleggiatori sull'ibrido (da 1 a 4)

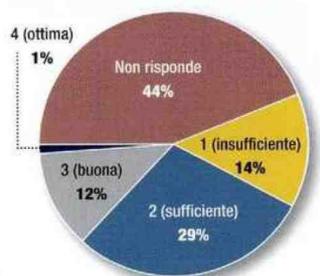
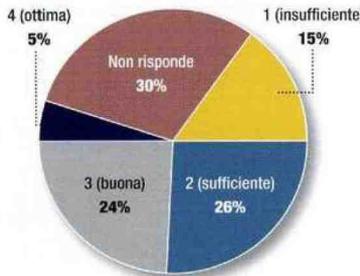


GRAFICO 26 Come giudichi la consulenza dei noleggiatori sugli EV (da 1 a 4)



L'ELETTRIFICAZIONE DELLA FLOTTA

Elettrificare la flotta non è una pratica immediata: serve tempo, ma soprattutto occorre usufruire della giusta consulenza da parte dei provider, tema che abbiamo affrontato in precedenza, e degli strumenti giusti. Ovvero, software di vario genere, dashboard e altre soluzioni tecnologiche che consentano di analizzare puntualmente lo status del parco auto, per studiare caratteristiche, chilometraggi e tipologie di spostamenti e, di conseguenza, trovare il

giusto mix di alimentazioni. Come abbiamo visto nella nostra survey sulla telematica di giugno 2020, la scatola nera diventa una preziosa alleata in questo campo.

I Fleet Manager ne sono consapevoli, anche se siamo ancora agli albori: è comunque significativo che 44 intervistati su 102 (grafico 27) abbiano già adottato dashboard o altri strumenti per elaborare i dati. Chi non lo ha fatto è perché o gestisce una flotta di dimensioni contenute, oppure utilizza metodi più tradizionali (survey tra i driver, controllo dei rifornimenti attraverso le fuel card, monitoraggio periodico dei km, ecc), magari perché, per policy, non può accedere alle rilevazioni telematiche.

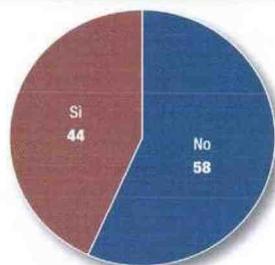
Le dashboard e le altre soluzioni in questione sono, in 25 casi sui 44 totali (grafico 28), soluzioni esterne fornite dal noleggiatore, oppure da un provider di telematica, di mobilità o di energia, per il resto soluzioni sviluppate internamente. Solo una piccola parte dei Fleet Manager che non utilizza ancora questi strumenti dichiara l'intenzione di adottarli nei prossimi 12 mesi, ma qui, certamente, pesa la situazione attuale legata alla pandemia, che spinge a rinviare molte delle decisioni che comportano costi aggiuntivi (grafico 29).

Comunque, chi utilizza i tool è decisamente soddisfatto (grafico 30): innanzitutto ha consapevolezza dei vantaggi, che sono, in particolare, la semplificazione della gestione, la riduzione dei costi e delle emissioni medie del parco. Tra i benefici dichiarati alla voce "Altro", c'è anche e soprattutto la sicurezza dei driver, che oggi è una priorità assoluta. L'usabilità di questi strumenti tecnologici è percepita positivamente: il 45% di chi ne fruisce la ritiene buona e il 36% ottima (grafico 31). Giudizi positivi anche sui costi, che per il 48% sono adeguati e per il

ELETTRIFICAZIONE DELLA FLOTTA

GRAFICO 27

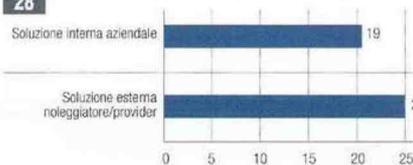
Per agevolare il processo di elettrificazione della flotta, utilizzate dashboard o altri strumenti che elaborano i dati della scatola nera?



DASHBOARD O ALTRI STRUMENTI

GRAFICO 28

In caso di utilizzo di dashboard o altri strumenti, si tratta di...



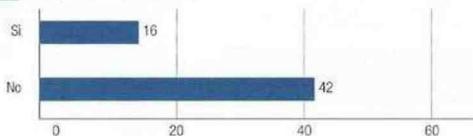
Noleggiatori: ALD Automotive - Arval - Leasys - VWFS - Alphabet LeasePlan - SIFA

Provider: Europ Assistance - Textra - Job - Enel X - My Fleet Solution - GT Fleet - Targa Telematics - Webfleet Solutions - Octo Telematics

L'EVOLUZIONE

GRAFICO 29

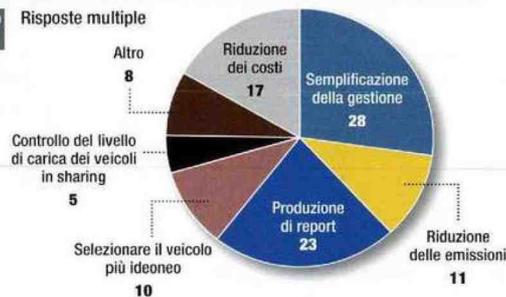
In mancanza di una soluzione avete intenzione di adottarla nei prossimi 12 mesi?



VANTAGGI DELL'UTILIZZO DELLO STRUMENTO

GRAFICO 30

Risposte multiple



SPECIALE MOBILITÀ SOSTENIBILE

SURVEY

COME GIUDICATE L'USABILITÀ?

GRAFICO 31

Rating	Percentage
4 (ottima)	36%
3 (buona)	45%
2 (sufficiente)	16%
1 (insufficiente)	3%

COME GIUDICATE I COSTI DEI SERVIZI?

GRAFICO 32

Rating	Percentage
Adeguati	48%
Soddisfacenti	24%
Alti	24%
Eccessivi	4%

24% soddisfacenti (**grafico 32**). In ogni caso, l'analisi dei dati sui veicoli viene ritenuta da tutti una prassi imprescindibile ai fini della produzione di report, di organizzazione del lavoro e, per qualcuno, di gestione dei veicoli in sharing, che sempre più frequentemente sono elettrificati. Come sempre, i Fleet Manager guardano all'aspetto pratico. Riassumendo, possiamo dire con certezza che la razionalità costituirà la linea guida fondamentale per gestire al meglio la transizione energetica dei veicoli aziendali.

COSA EMERGE DALLA NOSTRA SURVEY?

- Il numero degli Hev e degli EV in flotta nelle 102 aziende intervistate è altamente rappresentativo rapportato al totale del mercato Nit con le stesse motorizzazioni;
- Una forte propensione a inserire in flotta i veicoli ibridi, in particolare il Plug-in Hybrid;
- L'elettrico nelle flotte, eccezione fatta per poche realtà che lo hanno scelto in maniera consistente, resta ancora una scelta difficile;
- Data la forte soddisfazione determinata dall'utilizzo di dashboard o altri strumenti dedicati a produrre dati che facilitino i processi (in primis l'elettrificazione delle flotte), le società di telematica e di Fleet Management sono chiamate a far provare i loro tool ai clienti affinché ne possano sperimentare i vantaggi.

LCV e noleggio a lungo termine: due asset

Dall'analisi del campione intervistato per la survey emergono due asset principali: in primis, è davvero rilevante la presenza degli LCV nel parco censito (38% sul totale di 118.439 unità – **grafico 33**), che per alcune aziende intervistate rappresentano addirittura oltre la metà dei veicoli in flotta. Tra questi, un buon numero (414) sono elettrici,

mentre i veicoli commerciali ibridi (21) cominciano ad affacciarsi adesso sul mercato e hanno ottime potenzialità di crescita future (**grafico 34**). In secondo luogo, anche per gli LCV, come per le auto, il noleggio a lungo termine è di gran lunga la formula più gettonata per avvicinarsi al mondo dell'elettrificazione.

VHL vs LCV DEL PARCO CENSITO

GRAFICO 33

Category	Percentage
VHL in parco	62%
LCV in parco	38%

TIPOLOGIE VEICOLI COMMERCIALI

GRAFICO 34

Category	Count
LCV elettrici	414
LCV ibridi	21

16

