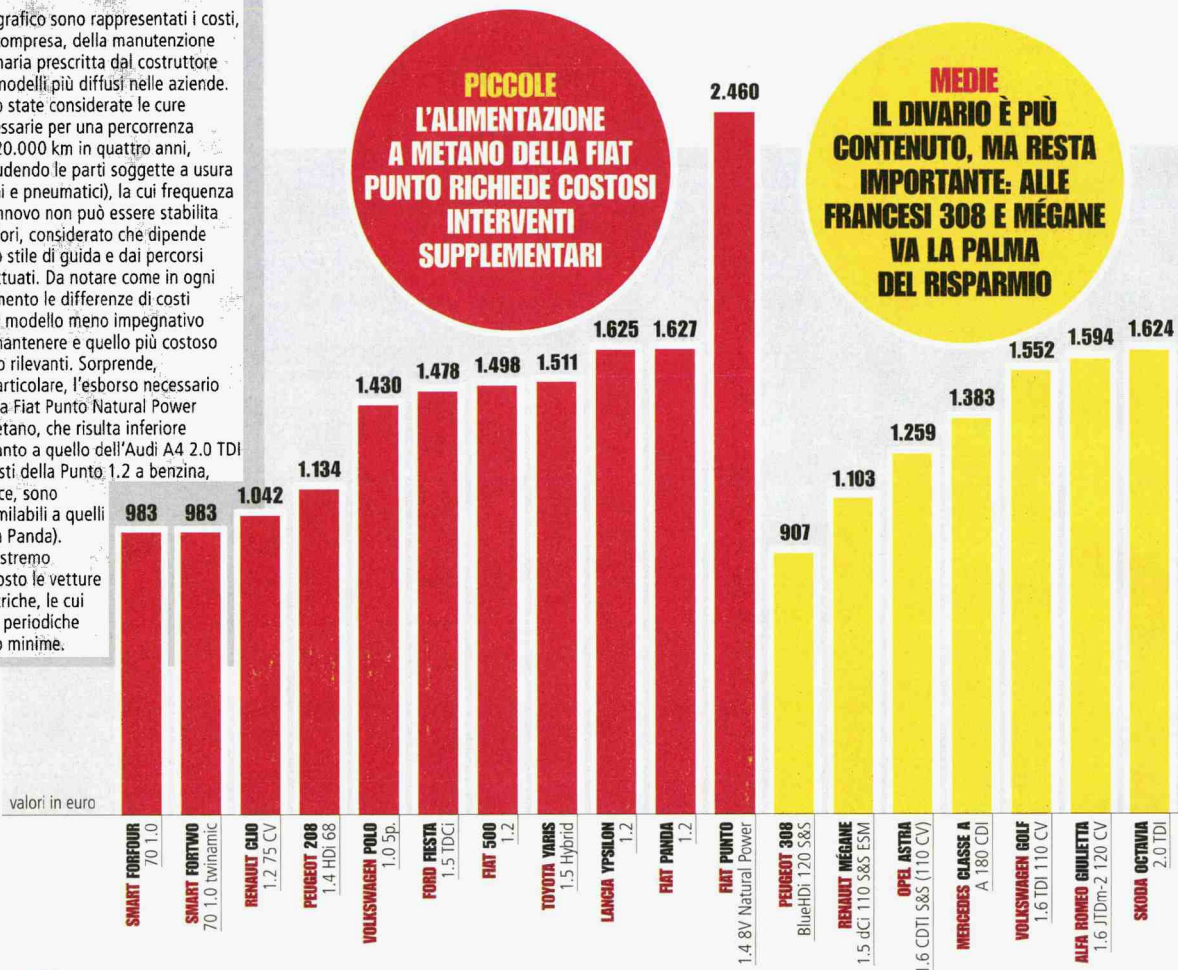




# IL PESO

## QUANDO LA CONVENIENZA È ELETTRICA

Nel grafico sono rappresentati i costi, Iva compresa, della manutenzione ordinaria prescritta dal costruttore dei modelli più diffusi nelle aziende. Sono state considerate le cure necessarie per una percorrenza di 120.000 km in quattro anni, escludendo le parti soggette a usura (freni e pneumatici), la cui frequenza di rinnovo non può essere stabilita a priori, considerato che dipende dallo stile di guida e dai percorsi effettuati. Da notare come in ogni segmento le differenze di costi tra il modello meno impegnativo da mantenere e quello più costoso siano rilevanti. Sorprende, in particolare, l'esborso necessario per la Fiat Punto Natural Power a metano, che risulta inferiore soltanto a quello dell'Audi A4 2.0 TDI (i costi della Punto 1.2 a benzina, invece, sono assimilabili a quelli della Panda). All'estremo opposto le vetture elettriche, le cui cure periodiche sono minime.



**Q**uali caratteristiche si valutano quando si deve decidere l'acquisto o il leasing di una nuova automobile? La potenza del motore, le prestazioni, il consumo di combustibile, l'abitabilità, la linea e persino l'immagine che dà a chi la guida. E, naturalmente, il prezzo d'acquisto o il canone mensile da pagare per la locazione finanziaria. I più attenti

verificano anche l'importo della tassa di possesso e dell'assicurazione. Ma pochi, pochissimi, si preoccupano di controllare il costo delle operazioni di manutenzione necessarie per mantenere la vettura in perfetta efficienza. E fanno male, visto che tra un modello e l'altro della stessa categoria si trovano differenze importanti, che pesano

non poco sul costo complessivo d'impiego dell'auto.

### OCCHIO ALLA CINGHIA

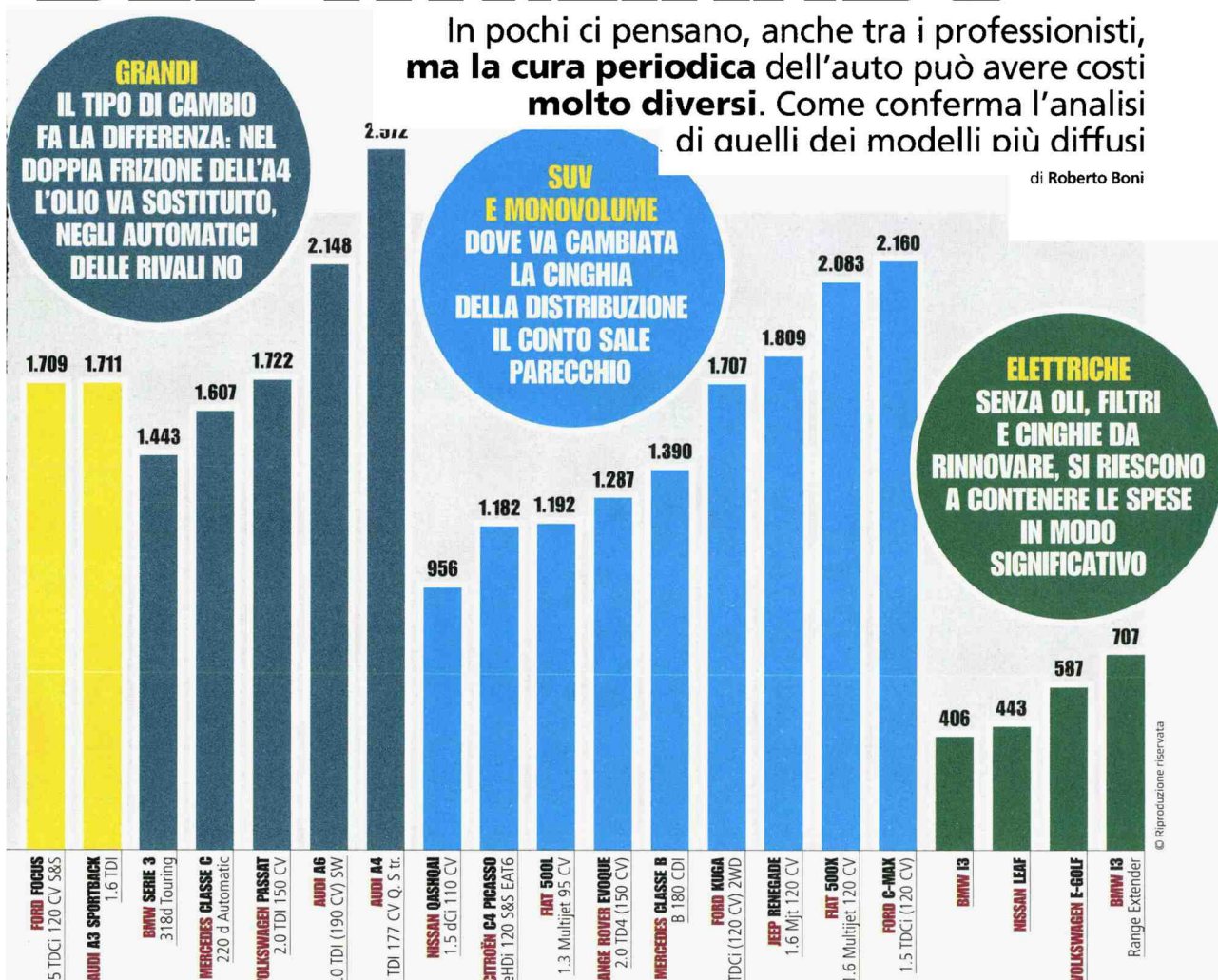
Grazie alla divisione Quattroruote Professional, anche quest'anno siamo in grado di mostrare l'importo della manutenzione ordinaria per un utilizzo di quattro anni e 120.000 km per i modelli più venduti alle flotte



# DEL TAGLIANDO

In pochi ci pensano, anche tra i professionisti, ma la cura periodica dell'auto può avere costi molto diversi. Come conferma l'analisi di quelli dei modelli più diffusi

di Roberto Boni



aziendali. I grafici qui sopra mostrano differenze anche clamorose tra un'auto e l'altra, spesso dovute al rinnovo della cinghia della distribuzione, un'operazione costosa che alcune Case prescrivono proprio a 120.000 km. Sono avvantaggiati, quindi, i modelli che superano questo termine senza dover metter mano al comando della distribuzione, magari

perché quest'ultimo è a catena. Ma anche altri interventi possono fare la differenza, come nel caso dell'Audi A4, più onerosa da mantenere delle concorrenti perché il lubrificante del cambio a doppia frizione va rinnovato ogni 60.000 km, mentre gli automatici classici delle rivali sono lubrificati "for life". Quest'anno abbiamo incluso nell'analisi anche

le vetture elettriche a batteria, che, pur essendo ancora marginali, promettono di diffondersi molto di più nel prossimo futuro. Ebbene, risultano le più convenienti da mantenere, prive come sono di oli, filtri e cinghie da sostituire (con l'eccezione della BMW i3 Range Extender, a cui va cambiato il lubrificante del benzina ausiliario). ◻





GESTIONE I dispositivi telematici

**4,5 MILIONI**  
 DI AUTO IN ITALIA  
 SONO DOTATI DI SCATOLE  
 NERE (3 MILIONI  
 MONTATE  
 DA UNIPOL)

# Flotte in SCATOLA

**A**lle società di noleggio piacciono le scatole nere, i dispositivi telematici di bordo che raccolgono dati sul funzionamento dei veicoli. Così come alle assicurazioni. Del resto, è comprensibile: permettono di tenere sotto controllo utilizzi dei mezzi, comportamenti dei conducenti, costi e tentativi di furbizie (vedere il numero di dicembre, a pag. 24). Il risultato è che il mercato delle black box installate sulle vetture aziendali cresce più di quello dei privati: se, per esempio, nel primo semestre 2016 il 16% del totale dei contratti stipulati di Rc auto prevede l'installazione del dispositivo, oltre il 25% dell'intera flotta circolante di una società di noleggio come Arval ne è equipaggiato, così come il 23% di quella di Leasys, mentre per ALD Automotive circa un nuovo ordine

su due ne contempla la presenza a bordo, con un incremento di oltre il 40% rispetto al 2015. I motivi di questa svolta telematica sono facilmente immaginabili. «La black box», spiega Grégoire Chové, direttore generale di Arval, «consente di ottenere molti benefici che vanno da una maggiore sicurezza per il driver, che è spinto a migliorare il proprio stile di guida, a una ottimizzazione dei consumi, grazie al monitoraggio dei chilometri percorsi e degli itinerari seguiti; vantaggi che diventano ancora più importanti nel caso di grandi flotte e di gare pubbliche». A tutto questo Andrea Cardinali, presidente e ad di Alphabet, aggiunge che «la scatola nera può rivelarsi un'ottima scelta per ridurre i costi di gestioni delle flotte, non solo assicurativi, ma

anche di manutenzione e consumi; inoltre, servizi telematici aggiuntivi come il monitoraggio chilometrico, la telediagnosi, lo stile di guida e varie reportistiche facilitano una gestione più efficiente». La parola d'ordine sembra essere ottimizzazione, per lo meno secondo Andrea Badolati, ad di ALD: «La natura versatile, personalizzabile e diversificabile dei servizi di telematica li rende ben indirizzabili verso ampie tipologie di clienti, partendo dalle specifiche esigenze: possiamo, per esempio, geolocalizzare luoghi d'interesse per organizzare al meglio il lavoro, porre in relazione mezzi e punti vendita, registrare stili di guida e consumi per migliorare l'efficienza e poi magari legarli a comportamenti premianti o definire un set di parametri e la loro



**NORME ANCORA TUTTE DA CHIARIRE**

Nonostante la loro diffusione in milioni di pezzi, le scatole nere devono essere ancora pienamente regolamentate. Così, almeno, si desume dal Ddl Concorrenza, all'esame del Parlamento, un cui articolo delega al governo il compito di disciplinare la materia, adottando decreti atti a normarne l'installazione sui veicoli, senza oneri per i clienti. I dispositivi dovranno essere portatili, interoperabili e garantire la tutela della privacy.



**Il mondo del noleggio ama le black box, che permettono di raccogliere dati, monitorare i guidatori e migliorare l'efficienza. La loro diffusione cresce, ma con qualche riserva**

di Emilio Deleidi

interfaccia app per il buon utilizzo dell'auto da parte dei figli». Un mondo roseo, dunque, in cui le scatole nere si preferisce chiamarle Telematic box (Alphabet), Clear box (LeasePlan), I-Care (Leasys), magari anche per togliere loro un po' di quel senso da grande fratello che, inevitabilmente, finiscono per suggerire. Ma è proprio tutto così idilliaco? In realtà, c'è anche chi non è completamente allineato con questo tipo di approccio.

**UNA SANA PRUDENZA**

Paolo Ghinolfi, amministratore delegato di Sifà, Società italiana flotte aziendali, è più scettico: «Proponiamo le scatole nere ai nostri clienti», spiega, «ma resta la diffidenza da parte di molti per i classici motivi di privacy. I risultati,

per il momento, non sono ancora pienamente soddisfacenti». Cauta è anche Dalisa Iacovino, country sales manager mobility solutions di Athlon Car lease: «Proponiamo un nostro prodotto di fleet management e diagnostica, denominato IntellyAthlon. È una soluzione molto valida, che aiuta noi e il cliente a gestire proattivamente la flotta aziendale. Ma non siamo ossessionati dai risultati, perché, come per tutte le aree innovative e in sviluppo, è necessario sperimentare, assieme ai nostri clienti». Giusta prudenza, cui si aggiunge la cautela di Italo Folonari, amministratore delegato della Mercury: «A oggi», racconta, «installiamo sui nostri veicoli dispositivi di diverse marche, alcuni dei quali possono essere definiti

scatole nere. In realtà, non abbiamo ancora trovato quello che soddisfa le nostre esigenze: facile installazione, che non intacchi le garanzie dei costruttori dei veicoli, diagnosi di tutte le marche degli automezzi in commercio, trasferimento semplice dei dati ed economicità dell'hardware, dell'installazione e della comunicazione». La strada della piena efficienza di questi dispositivi sembra dunque un po' più lunga di quanto si possa credere. Del resto, come abbiamo dimostrato (vedere Quattroruote di settembre, pag. 56), i margini di errore delle black box possono essere ancora ampi e andare a beneficio delle assicurazioni. E se, un giorno, a giovare di queste carenze di precisione fossero invece, in qualche modo, i datori di lavoro? **Q**