

Auto elettriche. I giganti del leasing diventano minuscoli nella sfida per la decarbonizzazione

*Un rapporto di Transport & Environment mostra come le 7 maggiori aziende europee del settore siano in ritardo sull'elettrificazione delle loro flotte. In Italia maglia nera per Leasys, controllata di Stellantis.*

*Le organizzazioni ambientaliste italiane alle aziende: "Impegno e trasparenza devono essere all'altezza delle responsabilità"*

Un nuovo rapporto di Transport & Environment (T&E) mostra come le sette principali società di leasing europee, nonostante le reiterate dichiarazioni di leadership climatica, non stanno accelerando la transizione verso l'elettrificazione del trasporto stradale.

### **Elettrificazione delle flotte: Leasys maglia nera in Italia con 2,3% di BEV**

Utilizzando sette indicatori per valutare il loro impegno nella decarbonizzazione, nessuna delle società oggetto dello studio - Volkswagen Financial Services, Mobilize Financial Services, ALD I Leaseplan<sup>1</sup>, Arval, Leasys, Alphabet e Athlon - mostra performance sufficienti. Analizzando più specificamente l'Italia, la "maglia nera" va a Leasys, che prima della fusione di altri due colossi (ALD e Leaseplan, avvenuta nel 2023) era in Italia il più grande player del settore. La società di proprietà di Stellantis e Crédit Agricole - in base ai dati accessibili - registra una quota di auto elettriche (BEV) immatricolate nel 2022 del solo 2,3%, ben al di sotto della pur modesta quota del mercato generale italiano (3,8%).

Le sette società di leasing analizzate nel rapporto controllano una flotta stimata in 9,3 milioni di auto nell'UE e rappresentano, nel 2022, quasi un terzo di tutte le immatricolazioni di auto nuove (30.0%). Alle sole nuove immatricolazioni del leasing operativo italiano, lo scorso anno, sono da associare 1 milione di tonnellate di CO2 emessa (sulle 2,7 totali del nuovo immatricolato complessivo).

### **Le società di leasing rappresentano 1/3 delle nuove auto in Ue**

"Le grandi aziende del leasing, di fronte all'emergenza climatica, appaiono oggi come parte del problema e non della soluzione", dichiarano congiuntamente Transport & Environment, Kyoto Club, Greenpeace, Cittadini per l'Aria, WWF. "Nonostante il loro marketing promuova l'immagine di aziende 'verdi', in Italia il settore del leasing mostra tassi di elettrificazione modestissimi, meno del 4%, in linea con l'andamento complessivo di un mercato nazionale tra i peggiori in Europa e assai lontano dalla traiettoria di decarbonizzazione dell'Unione. Eppure queste aziende rappresentano quasi un terzo delle nuove auto che ogni anno fanno ingresso sulle strade europee. Devono essere all'altezza delle loro responsabilità, che sono enormi, e prendere impegni solidi e credibili per ridurre le emissioni".

### **Nessuna società di leasing si è impegnata a eliminare le auto a combustibile fossile**

---

<sup>1</sup> Rinominata Ayvens il 16 ottobre 2023

Al contrario delle case automobilistiche europee, che nella maggior parte dei casi hanno obiettivi di elettrificazione del 100% delle loro flotte già al 2030, a oggi nessuna società di leasing si è impegnata a eliminare completamente le auto a combustibile fossile. Solo ALD I Leaseplan ha piani chiari e pubblici di adozione di BEV; mentre le altre società di leasing hanno obiettivi deboli o spesso semplicemente assenti. Inoltre l'accessibilità ai dati relativi alle flotte del leasing è spesso parziale e insufficiente: le società non pubblicano dati sulle immatricolazioni e sulle tipologie di veicoli noleggiati nell'UE, rendendo difficile verificare i progressi in materia di elettromobilità. T&E ha contattato tutte le sette società di leasing per ottenere dati sulle loro flotte auto.

## Sette criteri per valutare la leadership verde delle società di leasing

	Trasparenza sulle prestazioni ambientali	Data di phase-out per le auto endotermiche	Obiettivo di adozione delle auto elettriche a batteria	Tassi di adozione di auto elettriche in flotta VS tassi del mercato attuale	Percentuale di ibride plug-in rispetto al mercato attuale	Media emissioni di CO <sub>2</sub> della flotta VS media emissioni del mercato attuale	Percentuale di macchine di grandi dimensioni VS mercato attuale
<b>VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES</b> THE KEY TO MOBILITY	Nessuna trasparenza	Nessuna data di phase-out	Nessun target	Superiore al mercato	Inferiore al mercato	Superiore al mercato	Superiore al mercato
<b>ALD Automotive</b>	Trasparenza insufficiente	Nessuna data di phase-out	Target BEV	Superiore al mercato	Superiore al mercato	Superiore al mercato	Superiore al mercato
<b>MOBILIZE FINANCIAL SERVICES</b>	Trasparenza insufficiente	Nessuna data di phase-out	Nessun target	Superiore al mercato	Inferiore al mercato	In linea con il mercato	Inferiore al mercato
<b>ARVAL</b> SNP PARIBAS GROUP	Trasparenza insufficiente	Nessuna data di phase-out	Target debole	Superiore al mercato	Superiore al mercato	Superiore al mercato	Superiore al mercato
<b>LEASYS</b>	Trasparenza insufficiente	Nessuna data di phase-out	Nessun target	Inferiore al mercato	Superiore al mercato	In linea con il mercato	Inferiore al mercato
<b>ALPHABET</b>	Nessuna trasparenza	Nessuna data di phase-out	Nessun target	Inferiore al mercato	Superiore al mercato	Superiore al mercato	Superiore al mercato
<b>ATHLON</b>	Trasparenza insufficiente	Nessuna data di phase-out	Nessun target	Inferiore al mercato	Superiore al mercato	Superiore al mercato	Superiore al mercato

Nota: il criterio 3 si basa sulle norme UE in materia di CO<sub>2</sub> e sui piani di produzione delle case automobilistiche (LMC automotive).  
Criteri 4-7 basati sulle comunicazioni delle aziende relative al primo semestre 2023; o sui registri dei veicoli in Italia (Dataforce)

### I giganti del leasing non dimostrano nessuna leadership verde

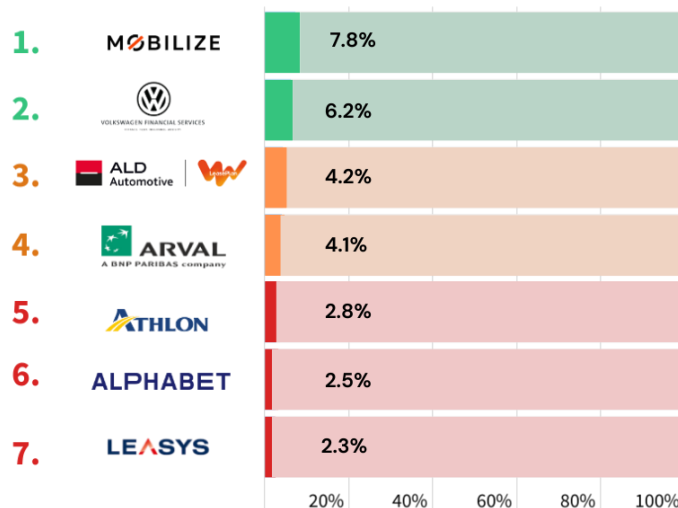
L'analisi classifica le aziende anche in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>, alla quota di ibridi plug-in (PHEV) e alla quota di auto di grandi dimensioni. Secondo T&E, sulla maggior parte di questi parametri i giganti del leasing non sono riusciti a dimostrare una leadership verde.

Volkswagen Financial Services (VWFS), la più grande società di leasing dell'UE, ha dichiarato di "guidare la transizione verso la mobilità a zero emissioni"; ma lo studio rileva, per la prima metà del 2023, che le nuove immatricolazioni dell'azienda hanno emissioni di CO<sub>2</sub> più elevate rispetto al resto del mercato, sia in Francia (111 contro 99g CO<sub>2</sub>/km) che in Italia (126 contro 120g CO<sub>2</sub>/km).

Arval - la terza società di leasing dell'UE, di proprietà della banca francese BNP Paribas - ha dichiarato di essere "impegnata a far crescere la quota di veicoli elettrici a un ritmo doppio rispetto al mercato". Tuttavia Arval ha reso pubblica una crescita delle auto elettriche del 36,4% nella prima metà del 2023, che sebbene positiva è lontana dall'essere il doppio del mercato (che avrebbe coinciso col 43,4%); ma, soprattutto, la metà di questi veicoli elettrici è costituita da ibridi plug-in (PHEV), veicoli con emissioni non migliori di molti modelli a benzina e diesel.

In Italia, oltre alla performance negativa di Leasys, vi è da registrare lo scarso tasso di elettrificazione anche di Athlon (2,8%), società del gruppo Mercedes-Benz Group, che pubblicamente dichiara di voler superare la quota di elettrico del mercato nazionale (e manca di farlo); e la quota di BEV ancor più bassa (2,5%) del gruppo BMW Alphabet, autodefinitosi "pioniere della e-mobility" eppure lontano da ogni primato.

## Le 7 principali società di leasing classificate per percentuale di adozione di veicoli 100% elettrici nella flotta italiana



Calcoli T&E basati su dati Dataforce (2022)

Le 7 principali società di leasing classificate per percentuale di adozione di veicoli 100% elettrici nella flotta nazionale

"Scarsa divulgazione dei dati, obiettivi climatici deboli e bassa adozione di veicoli elettrici a batteria: il bilancio delle maggiori società di leasing europee è molto lontano da quello che dovrebbe essere. Questi giganti dell'auto dovrebbero abbandonare rapidamente l'era dei combustibili fossili ed entrare in quella elettrica. Solo allora diventeranno i leader ecologici che

dicono di essere", spiega Elena Lake, Electric Fleet National Lead Italia di Transport & Environment.

### **Leasing in Italia: auto più grandi e maggiori emissioni**

Il report, per l'Italia, evidenzia come le emissioni medie reali<sup>2</sup> del settore leasing siano maggiori rispetto a quelle del restante mercato (149 g CO<sub>2</sub>/km contro 141 g CO<sub>2</sub>/km), e come le auto siano mediamente più grandi e pesanti (SUV e grandi autovetture, tipicamente i segmenti D ed E, valgono nel leasing il 15% contro il 9% nel restante mercato). Inoltre le aziende immatricolano una quota più che doppia di PHEV rispetto alle BEV (9.1% vs 3.9%), privilegiando quindi una tecnologia più emissiva dell'elettrico puro, e nei loro target non distinguono in maniera trasparente tra queste due opzioni. [Mentre il governo francese toglie ogni beneficio fiscale alle plug in hybrid](#), che emettono [da 5 a 7 volte](#) più dei valori emissivi ufficiali, in Italia lo spunto *green* delle società di leasing sembra risolversi frequentemente nell'indirizzare i manager delle aziende verso veicoli PHEV, spesso segmenti premium, auto molto grandi e pesanti, beneficiando di una fiscalità vantaggiosa in virtù delle distorsioni della normativa italiana.

### **Mancano politiche di sostegno alla mobilità elettrica**

"In Italia il settore del leasing, contrariamente a quanto rivendica, non sta accelerando la transizione: la percentuale di BEV immatricolata purtroppo riflette il ritardo italiano" conclude Elena Lake. "Il nostro mercato dell'elettrico è rallentato da problemi normativi, specialmente per quanto riguarda la fiscalità, e da una generale inazione della politica. Le società di leasing dovrebbero spendere il loro peso anche per chiedere pubblicamente politiche di maggiore sostegno alla mobilità elettrica, se intendono decarbonizzare rapidamente le loro flotte"

### **T&E: "Obiettivo 100% BEV entro il 2028"**

T&E ricorda che le maggiori aziende del leasing registrano margini di profitto tra il 12% e il 50%, arrivando a superare, come nei casi di ALD I Leaseplan e Arval, il miliardo di euro di ricavi annui. Hanno la capacità economica per accelerare significativamente la mobilità elettrica.

T&E invita le sette aziende oggetto dello studio a fissare un obiettivo di 100% BEV entro il 2028. Un target di questo tipo si tradurrebbe in 11,9 milioni di BEV in più sulle strade e a un risparmio di CO<sub>2</sub> di 73 milioni di tonnellate entro il 2030.

---

<sup>2</sup> I PHEV sono tipicamente pubblicizzati con emissioni nel ciclo di prova dell'ordine di 30-60 g CO<sub>2</sub>/km, ma l'analisi del comportamento di ricarica e delle emissioni nel mondo reale ha rivelato emissioni da tre a cinque volte superiori. ICCT (2022). Real-world usage of plug-in hybrid vehicles in Europe: A 2022 update on fuel consumption, electric driving, and CO<sub>2</sub> emissions. ICCT. ([link](#))