

RASSEGNA STAMPA

FLOTTA WÜRTH

Indice

L IDROGENO IN FLOTTA Fleet Magazine (IT) - 01/09/2019	3
KURZ NOTIERT Wiku - 24/07/2019	4
Toyota Italia sceglie Würth Italia per la consegna in test drive della Toyota Mirai, prima auto a idrogeno con tecnologia Fuel Cell buongiornosuedtirol.it - 13/07/2019	5
Nuove tecnologie - Da Bolzano la rivoluzione a idrogeno per l' Italia ultima-ora.zazoom.it - 05/07/2019	6
Nuove tecnologie - Da Bolzano la rivoluzione a idrogeno per l'Italia it.anygator.com - 05/07/2019	7
Nuove tecnologie - Da Bolzano la rivoluzione a idrogeno per l'Italia autosomma.it - 05/07/2019	8
Nuove tecnologie Da Bolzano la rivoluzione a idrogeno per l'Italia quattroruote.it - 05/07/2019	9
Alimentazione a idrogeno: un futuro realistico missionline.it - 03/07/2019	10
Una Toyota Mirai a Würth: l'auto a idrogeno nella flotta aziendale fleetmagazine.com - 02/07/2019	13
LA CAR POLICY CHE TI PREMIA Fleet Magazine (IT) - 01/06/2019	14
Veicoli commerciali leggeri, la crescita e continua Auto Aziendali Magazine - 01/06/2019	16

L'IDROGENO IN FLOTTA

Una Toyota Mirai è entrata nella flotta di Würth: l'auto a idrogeno rappresenta una soluzione per le alimentazioni alternative. Annunciato, inoltre, un accordo tra la Casa nipponica ed Eni per accelerare la diffusione delle stazioni di rifornimento

di Vincenzo Bonanno



Una Toyota Mirai nella flotta di Würth. L'azienda di Egna è in prima linea nell'adozione delle alimentazioni alternative all'interno della propria car policy. La consegna è avvenuta al centro Idrogeno H2 South Tyrol di Bolzano, che punta ad ampliare la rete di rifornimento nei prossimi anni, con nuovi distributori per auto in Trentino-Alto Adige, arrivando a coprire anche Verona (in Veneto). Al momento, il prezzo dell'idrogeno alla pompa è di 13,7 euro al kg (il pieno della Mirai è di 5 kg), ma si punta a ridurlo sensibilmente, scendendo sotto la soglia dei 10 euro al kg.

Il modello

La Toyota Mirai è un'auto a idrogeno con un'autonomia di 500 km. Oltre ad avere un basso impatto ambientale, promette di essere piacevole da guidare,

Da destra, Massimiliano Loconzolo (Toyota Motor Italia) e Manuel Riselli (Würth) in occasione della consegna della Mirai a Bolzano, avvenuta lo scorso primo luglio.

come testimonia anche la coppia massima di 335 Nm. Sfrutta il Toyota Fuel Cell System (TFCS), un sistema che abbina la tecnologia delle celle a combustibile alla tecnologia Hybrid: include un nuovo pacco celle, il convertitore e nuovi serbatoi di idrogeno ad alta pressione di produzione Toyota.

Tecnologia innovativa

Un veicolo Fuel Cell è un'auto ibrida in cui il serbatoio di carburante e il motore a combustione sono stati

sostituiti da un serbatoio di idrogeno e uno stack di celle a combustibile. Questo innovativo sistema non è azionato da carburante fossile, ma dall'idrogeno. Quest'ultimo è immagazzinato in due serbatoi situati al di sotto dell'abitacolo di Mirai e reagisce con l'ossigeno dell'aria esterna per produrre elettricità. Un'elettricità che alimenta un motore elettrico che fa muovere le ruote. L'unico residuo di questo processo è l'acqua, che viene rilasciata tramite il tubo di scarico.

L'accordo

Toyota ed Eni hanno siglato un'intesa per accelerare la diffusione della mobilità ad idrogeno in Italia. La prima fase del progetto prevede l'apertura di un punto di rifornimento di idrogeno nella nuova stazione di servizio Eni a San Donato Milanese (a breve l'avvio dei lavori). L'idrogeno con cui rifornire le auto nella stazione sarà a "emissioni zero", in quanto autoprodotta nella stessa stazione per elettrolisi dell'acqua, utilizzando energia rinnovabile. Toyota metterà a disposizione le proprie conoscenze, impegnandosi anche a mettere su strada una flotta di 10 Mirai, che verrà rifornita nella stazione di Eni e i cui utilizzatori verranno individuati nei prossimi mesi. Se il progetto di San Donato avrà successo, nei prossimi anni Eni renderà disponibile l'idrogeno in altre stazioni della propria rete.

La normativa

Di recente, il Ministero dell'Interno ha approvato un decreto che contiene le norme tecniche indispensabili per la realizzazione dei distributori di idrogeno. Attualmente in Italia ce n'è solo uno

disponibile al pubblico (per le auto) a Bolzano, ma, sulla carta, è previsto un aumento vertiginoso delle stazioni di rifornimento per le auto appartenenti a questa categoria.



KURZ NOTIERT

Kürzlich hat **Toyota** im Wasserstoffzentrum „H2 Südtirol“ in Bozen den Toyota **Mirai** (im Bild), das erste Wasserstoffauto mit Brennstoffzellentechnologie, an das Unternehmen **Würth** ausgeliefert. **Würth** wurde vom Hersteller ausgewählt, um das neue Wasserstoffauto zu testen. 14 Tage war es Teil der **Würth-Flotte**. Das Funktionsprinzip des Mirai Brennstoffzellenautos basiert auf der Full-Hybrid-Technik von Toyota. Dank eines Elektromotors mit einem durch die Reaktion von Wasserstoff angetriebenen Brennstoffzellensystem werden nur wenige Wassertropfen freigesetzt. 500 Kilometer Reichweite, 2 Tanks für 5 Kilogramm Kraftstoff und 155 PS sowie alle aktiven Sicherheitssysteme von Toyota mit 5 Jahre/100.000 Kilometer Garantie auf alle Hybridkomponenten – das sind laut **Zuschrift** die Highlights des Toyota Mirai. Zurzeit ist die Bozner Produktions- und Lagerungsanlage „H2 Südtirol“ die einzige in Italien, die über eine Wasserstoff-Tankstelle verfügt.

den niedrigen Verbrauch eines Diesels. (dpa/tmn)



Mazda bringt den **Diesotto-Motor** in Serie: Als erster Hersteller bieten die Japaner ab Ende September zunächst im **Mazda 3** (im Bild) und später auch im CX-30 einen Benzinmotor an, der in bestimmten Betriebsituationen selbstständig zündet wie ein Diesel. Mazda führt das Prinzip als Skyactiv-X-Technologie ein. Sie soll das Beste aus 2 Welten kombinieren: Der Motor bietet das spontane Ansprechverhalten und die hohen Drehzahlen eines Benziners, aber das hohe Drehmoment und



Toyota Italia sceglie Würth Italia per la consegna in test drive della Toyota Mirai, prima auto a idrogeno con tecnologia Fuel Cell



Egna. È avvenuta lunedì 1° luglio presso il Centro Idrogeno “H2 – South Tyrol” di Bolzano la consegna a Würth da parte di Toyota Italia di una Mirai, prima auto a idrogeno con tecnologia Fuel Cell. La multinazionale leader nella distribuzione di sistemi per il fissaggio e il montaggio, da sempre impegnata in

attività volte al risparmio energetico e a ridurre l’impatto ambientale, è stata selezionata dal colosso giapponese per testare la nuova Toyota Mirai per un periodo di 14 giorni, in cui entrerà a far parte della flotta aziendale composta da oltre 2.350 vetture.

La car policy di Würth punta infatti su qualità e sicurezza, ma anche sul green e sull’adozione di carburanti alternativi, per una mobilità e un futuro più sostenibili. E proprio “futuro” è la traduzione della parola giapponese “Mirai”, nome che la casa automobilistica nipponica ha scelto di dare alla sua prima automobile di serie alimentata a idrogeno, avanguardia dell’innovazione tecnologica al servizio della mobilità eco-sostenibile.

Zero emissioni, solo gocce d’acqua. Questo il principio di funzionamento dell’elettrica Fuel Cell, che sfrutta la piattaforma Full Hybrid di Toyota e, grazie ad un motore elettrico con un sistema di celle a combustibile alimentato dalla reazione dell’idrogeno, rilascia nell’ambiente solo qualche goccia d’acqua. 500 km di autonomia, 2 serbatoi per 5 kg di carburante e 155 cavalli, oltre a tutti i sistemi di sicurezza attiva Toyota e una garanzia di 5 anni e 100.000 km su tutte le componenti ibride. Queste le caratteristiche della Toyota Mirai, cui si aggiungono i numerosi vantaggi a livello economico, sociale ed ecologico che derivano dall’utilizzo dell’idrogeno come fonte di alimentazione.

Attualmente l’impianto di produzione e stoccaggio “H2 – South Tyrol” di Bolzano è l’unico su tutto il territorio italiano a disporre di un distributore di idrogeno, ma è previsto un ampliamento della rete di rifornimento nei prossimi anni che interesserà in primis la zona di Milano e quella di Verona.

“Siamo orgogliosi e onorati di essere stati selezionati per testare la nuova Toyota Mirai, una tecnologia alternativa che ci proietta nel futuro e che rientra tra le motorizzazioni alternative di cui stiamo valutando le potenzialità in vista di un loro possibile inserimento della nostra flotta aziendale.” afferma Armin Weiss, Responsabile Acquisti di Würth Italia.



Nuove tecnologie - Da Bolzano la rivoluzione a idrogeno per l' Italia

In occasione della consegna della prima auto a idrogeno, una Toyota Mirai, alla **Würth** di Egna...
Nuove tecnologie - Da Bolzano la rivoluzione a idrogeno per l'Italia In occasione della consegna della prima auto a idrogeno, una Toyota Mirai, alla **Würth** di Egna abbiamo visitato la H2 South Tirol, l'unica società che, ad oggi, produce e distribuisce idrogeno in

Italia. "Istituita nel 2006, dal 2014 l'azienda ha iniziato a produrre idrogeno grazie all'impianto costruito dalla austriaca Linde", ci spiega il fondatore Walter Huber, che sottolinea i costi di questa "avventura": "Questo impianto ha visto un investimento di 5,2 milioni di euro. Oggi ne baserebbero tre. Siamo in grado di produrre 400 chili di idrogeno al giorno, al costo di 11,3 euro più Iva per chilogrammo, che è il prezzo a cui lo vendiamo. Se i macchinari oggi si rimpiccioliscono di dieci volte e richiedono minori capitali, il costo della produzione rimane invece legato a quello dell'energia e del suo trasporto per il 90%. Ecco perché vogliamo costruire un...

quattroruote

cirodonnarumma2 : @Cisl_ER @CislNazionale @sbonaccini Il futuro del lavoro sta nelle cooperative nei soci e nei lavoratori attraverso... - GiovanniDiSal16 : Video-sorveglianza e potere. Binomio perfetto riproposto in virtù delle nuove tecnologie rese disponibili per le au... -

NetApp_Italia: RT @Digital360Group: Saper sfruttare il dato è la base del viaggio della #digitaltransformation, seguono poi #IoT e #AI nuove tecnologie pe... -



Nuove tecnologie - Da Bolzano la rivoluzione a idrogeno per l'Italia



In occasione della consegna della prima auto a idrogeno, una Toyota Mirai, alla **Würth** di Egna abbiamo visitato la H2 South Tirol, l'unica società che, ad oggi, produce e distribuisce idrogeno in Italia. "Istituita nel 2006, dal 2014 l'azienda ha iniziato a produrre idrogeno grazie all'impianto costruito dalla austriaca Linde", ci...



Nuove tecnologie - Da Bolzano la rivoluzione a idrogeno per l'Italia



05-07-2019 10:09 /Autosomma

In occasione della consegna della prima auto a idrogeno, una **Toyota Mirai**, alla **Würth** di Egna abbiamo visitato la **H2 South Tirol**, l'unica società che, ad oggi, produce e distribuisce idrogeno in Italia. "Istituita nel 2006, dal 2014 la azienda ha iniziato a produrre idrogeno grazie all'impianto costruito dalla austriaca Linde" ci spiega il fondatore Walter Huber, che sottolinea i costi di questa "avventura": "Questo impianto ha visto un investimento di 5,2 milioni di euro. Oggi ne baserebbero tre. Siamo in grado di produrre 400 chili di idrogeno al giorno, al costo di 11,3 euro più iva per kg, che è il prezzo a cui lo vendiamo. Se i macchinari oggi si rimpiccioliscono di dieci volte e richiedono minori capitali, il costo della produzione rimane invece legato a quello dell'energia e del suo trasporto per il 90%. Ecco perché vogliamo costruire un impianto di produzione vicino alla nostra centrale idroelettrica".

Cinque nuove stazioni in arrivo. Nei piani della H2 South Tirol, società controllata dalla provincia autonoma di Bolzano, dalla autostrada del Brennero e da investitori locali come la energetica Alperia, c'è la costruzione di quattro nuove stazioni di rifornimento per auto e di una per bus tra Merano e Verona: "Abbiamo più volte incontrato i manager dell'aeroporto e anche la Enac è venuta a trovarci" ci svela il direttore ricerca e sviluppo Martin Gallmetzer, aggiungendo che queste stazioni "Avranno anche colonnine di ricarica elettrica da 75 e 150 kWh".

L'offerta flotte di H2 South Tirol. La società bolzanina già serve cinque autobus a idrogeno in città a cui se ne aggiungeranno 12 entro il prossimo anno, mentre è già attivo un servizio di noleggio a medio e lungo termine per aziende con 12 **Hyundai**, parte delle quali verranno sostituite da 10 **Nexo**. Il servizio, erogato grazie alla collaborazione con ACI Global e con Brasolin Auto, ha un costo di 890 euro al mese tutto compreso. Ricordiamo che queste auto fanno il pieno con circa 5 chili di idrogeno, percorrendo circa 100 km a kg, mentre gli autobus ne incamerano 35 chili, con i quali fanno 350 chilometri.

Idrogeno, carburante da flotte. La mobilità a idrogeno ha avuto un'accelerata grazie a due "momenti fondamentali", ci ricorda il fleet&used senior manager di **Toyota Italia**, Massimiliano Loconzolo: "L'approvazione del decreto Dafi, che punta a creare 25 distributori entro il 2025, e la normativa sulla sicurezza dello scorso novembre. Con le nuove stazioni di rifornimento, tra cui quella di San Donato che aprirà entro fine di quest'anno, e con l'arrivo sul mercato di auto come la **Toyota Mirai**, questo carburante interesserà sempre di più le aziende".



Nuove tecnologie Da Bolzano la rivoluzione a idrogeno per l'Italia

Tutto su In occasione della consegna della prima auto a idrogeno, una Toyota Mirai, alla **Würth** di Egna abbiamo visitato la H2 South Tirol, l'unica società che, ad oggi, produce e distribuisce idrogeno in Italia. "Istituita nel 2006, dal 2014 l'azienda ha iniziato a produrre idrogeno grazie all'impianto costruito dalla austriaca Linde" ci spiega il fondatore Walter Huber, che sottolinea i costi di questa "avventura": "Questo impianto ha visto un investimento di 5,2 milioni di euro. Oggi ne baserebbero tre. Siamo in grado di produrre 400 chili di idrogeno al giorno, al costo di 11,3 euro più iva per kg, che è il prezzo a cui lo vendiamo. Se i macchinari oggi si rimpiccioliscono di dieci volte e richiedono minori capitali, il costo della produzione rimane invece legato a quello dell'energia e del suo trasporto per il 90%. Ecco perché vogliamo costruire un impianto di produzione vicino alla nostra centrale idroelettrica".

Cinque nuove stazioni in arrivo. Nei piani della H2 South Tirol, società controllata dalla provincia autonoma di Bolzano, dalla autostrada del Brennero e da investitori locali come la energetica Alperia, c'è la costruzione di quattro nuove stazioni di rifornimento per auto e di una per bus tra Merano e Verona: "Abbiamo più volte incontrato i manager dell'aeroporto e anche la Enac è venuta a trovarci" ci svela il direttore ricerca e sviluppo Martin Gallmetzer, aggiungendo che queste stazioni "Avranno anche colonnine di ricarica elettrica da 75 e 150 kWh".

L'offerta flotte di H2 South Tirol. La società bolzanina già serve cinque autobus a idrogeno in città a cui se ne aggiungeranno 12 entro il prossimo anno, mentre è già attivo un servizio di noleggio a medio e lungo termine per aziende con 12 Hyundai, parte delle quali verranno sostituite da 10 Nexo. Il servizio, erogato grazie alla collaborazione con ACI Global e con Brasolin Auto, ha un costo di 890 euro al mese tutto compreso. Ricordiamo che queste auto fanno il pieno con circa 5 chili di idrogeno, percorrendo circa 100 km a kg, mentre gli autobus ne incamerano 35 chili, con i quali fanno 350 chilometri.

Idrogeno, carburante da flotte. La mobilità a idrogeno ha avuto un'accelerata grazie a due "momenti fondamentali", ci ricorda il fleet&used senior manager di Toyota Italia, Massimiliano Loconzolo: "L'approvazione del decreto Dafi, che punta a creare 25 distributori entro il 2025, e la normativa sulla sicurezza dello scorso novembre. Con le nuove stazioni di rifornimento, tra cui quella di San Donato che aprirà entro fine di quest'anno, e con l'arrivo sul mercato di auto come la Toyota Mirai, questo carburante interesserà sempre di più le aziende".



Alimentazione a idrogeno: un futuro realistico



Alimentazione a idrogeno? Il tema torna in auge e per Toyota Italia il carburante dell'acqua è più vicino che mai tra le alternative sostenibili. “La mia personale visione è di un futuro molto vicino per le auto a idrogeno e in particolare per le flotte aziendali”, esordisce Massimiliano Loconzolo, fleet & used cars senior manager di Toyota Italia.

“Anzitutto è una fonte inesauribile, è veramente l'alternativa sostenibile per definizione, infine non soffre i limiti di autonomia dell'elettrico”, completa Loconzolo.

L'occasione per riaprire l'argomento “idrogeno” è stata la visita allo stabilimento H2 South Tyrol di Bolzano, invitati da Toyota Italia e ospiti di **Würth**, leader mondiale nella vendita di prodotti e sistemi di fissaggio e assemblaggio. L'azienda ha sede amministrativa nella provincia di Bolzano e sta provando una Toyota Mirai per il top management.

Spiega il fleet manager di **Würth**, Manuel Riselli: “Con i nuovi stabilimenti che sorgeranno a Milano, oltre che sull'autostrada A22 (del Brennero) in prossimità di Verona, che è tra le nostre direttrici, potremo pensare a una flotta a idrogeno. Oggi l'unico inconveniente è venire a fare rifornimento in questo distributore (a Bolzano), che non è strategico per posizionamento”.

“L'Italia con il Dafi si è impegnata a livello europeo per avere entro il 2025 una infrastruttura per combustibili alternativi (25 almeno) e le colonnine per la ricarica di veicoli elettrici – continua il manager di Toyota Italia – e proprio H2 South Tyrol ne realizzerà 5: credo che per considerare l'alimentazione a idrogeno un'alternativa realistica sia solo questione di aspettare. Il Nord Italia sarà al centro dell'innovazione, come sapete Toyota Italia ha realizzato un accordo con Eni per accelerare la diffusione delle stazioni di rifornimento e delle vetture a idrogeno in Italia. Il primo distributore aprirà a San Donato Milanese”.

Qui vi abbiamo scritto dell'accordo Toyota Italia con Eni.

Alimentazione a idrogeno, il caso H2 South Tyrol

La parte più delicata è stata conquistare la fiducia dell'Autostrada del Brennero Spa. Una volta avuta l'A22 a bordo del progetto, per H2 South Tyrol realizzare il sogno dell'impianto di produzione, distribuzione e stoccaggio di idrogeno è stato sì aprire la porta al futuro, ma una

strada in discesa.

La storia comincia nel 2009, con la classica “posa della prima pietra” di quello che oggi è un centro con le pompe per rifornirsi, le bombole per stoccare la produzione, un laghetto di acqua distillata per far comprendere quanto l'elettrolisi dell'acqua attraversata a basso voltaggio porti all'idrogeno gassoso in maniera del tutto semplice. Serve solo corrente elettrica ed è il costo maggiore dell'operazione.

Tutto questo accade accanto all'autostrada che ogni anno porta nel Vecchio Continente le merci tricolore al passo di 50 milioni di tonnellate all'anno.

“Nel 2009 decidemmo per l'idrogeno perché in Europa si stava ‘muovendo un interesse’ e l'A22 rispose affermativamente alla nostra proposta – osserva Walter Huber, fondatore di H2 South Tyrol che nacque come un istituto di ricerca nel 2001 -. Capimmo subito che la parte più importante era offrire informazione, perché di idrogeno si capiva poco”.

L'impianto è stato costruito di tasca propria con fondi europei, su un terreno in affitto dall'Autostrada del Brennero. “Siamo al settimo anno di produzione e va bene, siamo andati a regime al 99% in sei anni con 400 KG di produzione al giorno”. Oltre il 90% dell'azionariato è di tre realtà principali: A22, Alperia e Leitner che realizza impianti di risalita ed eolico. In definizione c'è un riallineamento delle quote.

Qui si produce idrogeno super-puro con tre elettrolizzatori, piuttosto grandi di dimensioni. “Sono passati 10 anni e la tecnologia anche in questo settore è evoluta: oggi potremmo realizzare cabine di produzione molto più piccole”, spiega l'ingegner Huber. Come dicevamo, il 90% dei costi sono da attribuire all'energia elettrica. All'arrivo al centro colpiscono due grandi pannelli fotovoltaici, che sono in mostra (realizzano energia per gli uffici e non di più): sono a simboleggiare che per produrre idrogeno servono due cose. Acqua ed elettricità.

“Prendiamo l'elettricità dalla rete pubblica e questo assorbe i due terzi dei costi di produzione, ecco perché il nuovo impianto lo realizzeremo vicino alla centrale idroelettrica”.

Questo nuovo stabilimento è già finanziato ed è in fase di progettazione. Si sta preparando il bando europeo per l'acquisto. “L'obiettivo è che il gestore dell'impianto idroelettrico apra una nuova attività commerciale, quella di realizzare idrogeno – aggiunge Huber -: vogliamo dare una dimostrazione ulteriore. Cioè che produrre idrogeno non è solo qualcosa di rivoluzionario, ma realistico. Facciamo un passo in avanti”. Anche i costi sono diminuiti: se nel 2009 i fondi impegnati furono 5,2 milioni, oggi ne servono 3,2,

Un nuovo decreto del novembre scorso porta la novità di potere realizzare all'aria aperta gli spazi dove l'idrogeno viene compresso a mille e 500 Bar per immetterlo nelle pompe di rifornimento.

H2 South Tyrol, il futuro

Ma il futuro di H2 South Tyrol prevede altri progetti. Entro il 2022 dovrebbero essere cinque i distributori per l'idrogeno: 4 per auto in Alto Adige e uno ad Affi, sull'autostrada, in provincia di Verona. Nel piano ci sono anche le colonnine per la ricarica elettrica veloce (3-4 minuti, da 150KW), in tutto 33. Sottolinea Huber: “L'ideale sarebbe avere un distributore ogni 40 chilometri sulla dorsale autostradale, poi si dovrebbe rendere più capillare la distribuzione”. I costi del rifornimento: 13,7 euro al chilogrammo (alla fonte il prezzo è 11,3 euro). “Ma la linea europea dice che dobbiamo scendere a 9 euro”. In Svizzera si attesta sui 10,3 euro. Come detto, i valori sono determinati dal prezzo della corrente elettrica. Con 8/9 KG si percorrono circa 100 chilometri, in estate con consumi aumentati per via dell'utilizzo dell'aria condizionata.

Tra i primi clienti c'è la città di Bolzano che ha un parco di bus pubblici a idrogeno. Per fine anno ne acquisterà altri 10, mentre 12 sostituiranno quelli più anziani nel 2020. H2 South Tyrol ha una flotta auto a idrogeno Hyundai, che noleggia alle aziende per 890 euro di canone mensile.

Alle olimpiadi di Tokyo di cui Toyota è sponsor per la mobilità tutti i mezzi messi a disposizione saranno a idrogeno. Infine, “c'è un nuovo tavolo al Mise per lo sviluppo di questo carburante alternativo – conclude Huber -, è un buon segnale. Altrimenti faremo la fine che dell'industria di video e televisori: le aziende europee sono fallite tutte”.

Utile ricordare il DAFI

Ricordiamo che il decreto legislativo che recepisce la direttiva europea DAFI è stato pubblicato nel gennaio 2017. Esso esprime l'obiettivo di ridurre la dipendenza dal petrolio e dell'impatto ambientale nel settore dei trasporti. Il 94% dei trasporti in Europa si basa sull'oro nero, l'84% del quale viene importato.

Il decreto di legge ha stabilito anche che entro il 31 dicembre 2020 deve essere predisposto "un numero adeguato di punti di ricarica" accessibili al pubblico. La quantità è fissata tenendo conto del numero stimato di veicoli elettrici che saranno immatricolati entro la fine del 2020.

Inoltre prevede che, alla sostituzione del parco auto, autobus e mezzi di servizio, gli enti pubblici debbano acquistare almeno il 25% di veicoli a GNC, GNL, elettrici e a funzionamento ibrido.

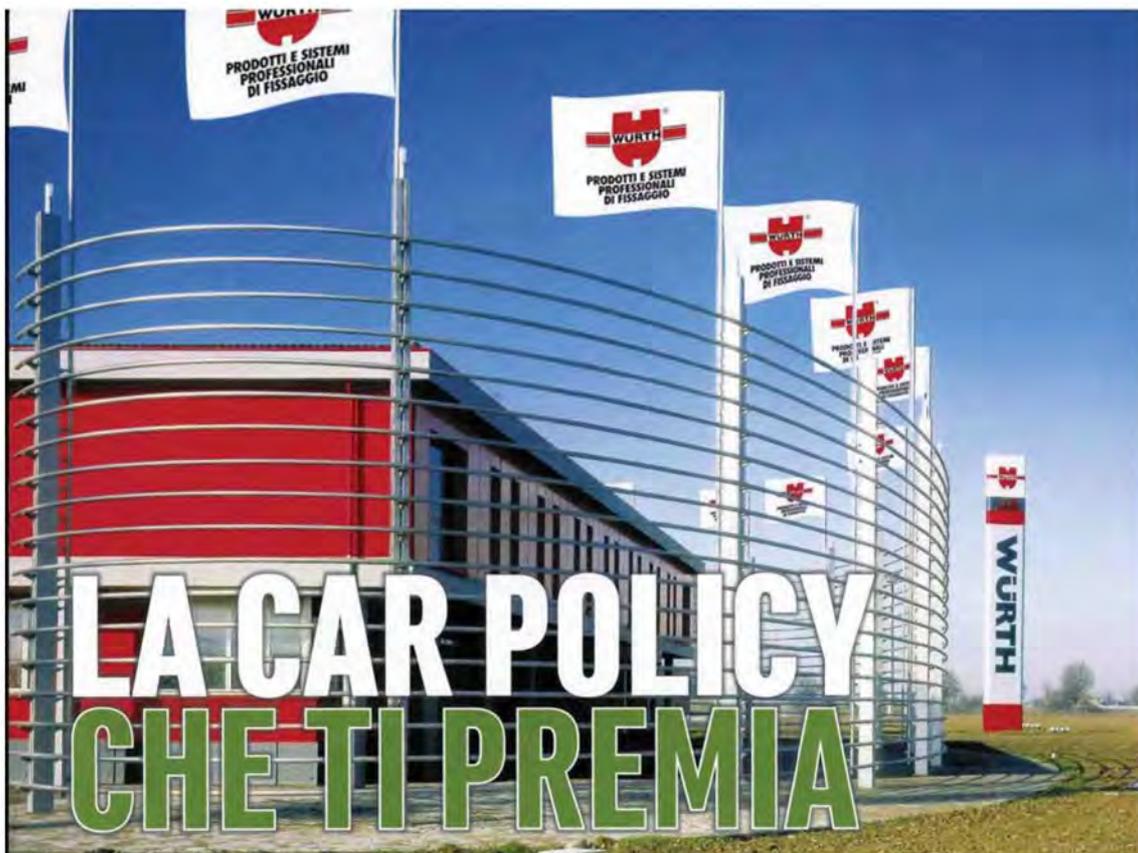
DAFI è l'acronimo di Directive alternative fuel initiative.

Vedi qui la nostra visita all'impianto di Bolzano



Una Toyota Mirai a Würth: l'auto a idrogeno nella flotta aziendale

Consegnata una Toyota Mirai a **Würth**, al centro Idrogeno H2 di Bolzano. Accordo tra Toyota ed Eni per accelerare la diffusione delle stazioni di rifornimento e delle auto a idrogeno in Italia. Una Toyota Mirai nella flotta aziendale di **Würth**. L'azienda è in prima linea nell'adozione delle alimentazioni alternative all'interno della propria car policy. La consegna dell'auto a idrogeno è avvenuta al centro Idrogeno H2 di Bolzano



La car policy di Würth punta sul benessere dei driver, che costituiscono davvero il cuore della strategia dell'azienda. Focus anche sul green, sull'efficienza e sulla sicurezza. A spiegarci tutto è il Fleet Manager, Manuel Riselli

di Marco Castelli

L'impegno e la passione, il rispetto dei collaboratori, l'attenzione per la qualità e l'eccellenza. E poi, l'ottimismo e il dinamismo. Sono i valori fondamentali che da sempre Würth, leader mondiale nella distribuzione diretta di prodotti e sistemi professionali per il fissaggio e il montaggio, vuole esprimere e trasmettere. Valori che si rispecchiano anche all'interno della car policy. Per approfondire meglio strategie, progetti e obiettivi abbiamo incontrato il Fleet Manager, **Manuel Riselli**.

La flotta aziendale

La flotta di Würth è attualmente composta da circa 2.350 veicoli,

dei quali una cinquantina sono LCV. Quasi tutti sono acquisiti con la formula del noleggio a lungo termine e assegnati in fringe benefit.

"Abbiamo accordi quadro con tutti i maggiori player nazionali - spiega Riselli - Le vetture percorrono in media circa 40mila km all'anno e, al momento, sono per il 95% diesel e per il 5% GPL. Ci sono anche una cinquantina di auto ibride e abbiamo avviato la sperimentazione con il full electric".

Una scelta, quella del diesel, ancora obbligata, considerando che la maggior parte degli spostamenti aziendali

avviene fuori dai centri urbani.

"I veicoli - prosegue Riselli - vengono assegnati alla forza vendita e ad alcune altre figure del personale interno sulla base dei risultati legati al

fatturato/utile prodotto.

Per questo, la vettura in azienda è identificativa e altamente incentivante: il collaboratore, in base al risultato del suo lavoro, ha la possibilità di cambiarla scegliendo tra i veicoli presenti nella car policy,

che possiamo definire "chiusa", in quanto limitata a determinati marchi e modelli scelti dalla direzione".

Quest'ultima è divisa in 5 distinte



Manuel Riselli

fasce e, puntualizza Riselli, "a partire dalla seconda fascia diamo la possibilità ai driver di scegliere tra SW, Suv/Crossover e berline".

Una scelta particolare riguarda i contratti. "Abbiamo iniziato ad introdurre noleggi di 24/30 mesi, in modo da ridurre la durata media dei contratti. Questo aspetto ci permette di avere una flotta molto più fresca, di limitare i guasti meccanici e di consentire al driver un cambio auto in tempi più brevi, diminuendo allo stesso tempo le vulture".

Rotta verso il green e la sicurezza

L'entrata in vigore del WLTP ha spinto molte aziende a riflettere sul futuro delle alimentazioni da inserire in flotta. "Il fatto di avere una car policy 'chiusa' ci permette di avere in lista solo vetture che superano i nuovi standard di omologazione, ma stiamo valutando un progressivo aumento delle motorizzazioni alternative, inserendo nella 'fascia entry level' vetture a benzina, e, dove possibile, vetture ibride. Siamo inoltre in fase di test con alcune auto elettriche, da destinare al nostro parco in pool" specifica Riselli. Per le vetture più piccole, il passaggio dal diesel alla benzina sarà graduale, ma necessario, vista anche la futura mancanza di prodotto a gasolio tra le vetture di segmento B. Le ibride, come detto, sono 50 e attualmente "sono assegnate a una

fascia selezionata di driver, colleghi che lavorano prevalentemente in città e si spostano all'interno delle ZTL, altrimenti c'è il concreto rischio che il TCO, rispetto alle vetture tradizionali, al momento non sia positivo". La sicurezza, al tempo stesso, sarà al centro delle strategie future.

"Cercheremo di ridurre ulteriormente la durata media dei nostri contratti e di dotare le vetture con un numero sempre maggiore di Adas (in particolare Frenata d'Emergenza, Adaptive Cruise Control, riconoscimento dei segnali stradali e Automatic Parking) per aumentare la sicurezza e ridurre ulteriormente i costi. L'obiettivo è quello di fornire ai nostri colleghi mezzi di lavoro sempre più moderni innovativi, accattivanti, sicuri ed efficienti.

Per il futuro, inoltre, abbiamo in programma di creare una vera e propria cultura della guida sicura attraverso comunicazioni indirizzate sia ai futuri

driver di vetture ibride, sia ai driver meno virtuosi".

Elettrico e corporate car sharing

Quando si parla del domani della mobilità aziendale, due temi caldi sono l'elettrico e l'auto condivisa. Per quanto riguarda gli EV, Würth ha, come accennato, avviato la sperimentazione, ma attualmente, sottolinea il Fleet Manager "ci sono problemi legati all'autonomia, ai tempi di ricarica e alla capillarità delle colonnine. Anche in questo caso, come per le vetture ibride, la numerica è sicuramente destinata ad aumentare, ma con ordini mirati e precisi".

In termini di condivisione dei veicoli, conclude Riselli, "prevediamo in futuro di adottare il corporate car sharing per le auto in pool. Al momento siamo in fase di studio del progetto".



Veicoli commerciali leggeri, la crescita è continua

Primo trimestre del 2019
in crescita del 2,4%.
Importanti sia lo stimolo
del superammortamento
sia la necessità di coprire
l'ultimo miglio per le
consegne degli acquisti
on line. La connettività
è sempre più spinta

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri, quelli fino a 3,5 tonnellate, ha chiuso il primo trimestre del 2019 con una crescita del 2,4%, un incremento solo apparentemente modesto ma in marcata controtendenza rispetto alle flessioni delle autovetture (-6,5%) e, soprattutto, dei veicoli industriali oltre le 3,5 t (-10,2%). E la crescita dovrebbe proseguire anche nei prossimi mesi dopo che il Governo ha ripristinato, inserendolo nella legge di bilancio, il superammortamento del 130% per i beni strumentali riservato alle aziende, una misura che ha dato un significativo contributo al rinnovamento del parco circolante dei veicoli commerciali; processo indispensabile, prima di tutto, per abbattere le emissioni di anidride carbonica e dei gas realmente inquinanti come gli ossidi di azoto.

UN PARCO DA SVECCHIARE

I dati, illustrati in una recente nota di Unrae, l'associazione di Confindustria che riunisce tutte le Case d'auto estere operanti in Italia, parlano chiaro: a fine 2018 circolavano nel nostro Paese circa 3.850.000 commerciali leggeri e di questi oltre il 50% immatricolati ante Euro 4 e pertanto con un'età superiore ai 13 anni: molti per un'autovettura, troppi per un mezzo da lavoro che si muove prevalentemente in città e nelle grandi aree metropolitane. Incentivati dal superammortamento, imprenditori e aziende potranno avere a disposizione mezzi che in questi ultimi tredici anni sono stati profondamente rinnovati sotto il profilo delle emissioni e della sicurezza con tecnologie che, come si può leggere nelle pagine seguenti

del nostro magazine, sono in pieno e rapido sviluppo. I vantaggi economici che un veicolo commerciale di ultima generazione può offrire sono evidenti: ad emissioni più basse corrispondono consumi ridotti, le assistenze alla guida rendono il mezzo più sicuro riducendo i premi assicurativi, mentre la connettività di bordo ne accresce l'efficienza; il tutto a vantaggio del TCO. La crescita esponenziale dell'e-commerce, destinato ad espandersi ulteriormente, richiede prevalentemente veicoli commerciali sotto i 35 quintali (Vcl), mezzi agili e relativamente poco ingombranti utilizzati per coprire quello che viene definito "l'ultimo miglio", cioè il trasporto delle merci dall'hub del trasportatore, dove vengono raccolte, ai destinatari finali. Caricati di un numero sempre maggiore di consegne

FIAT PROFESSIONAL gioca tutto sul Ducato

Il 2018 è stato un anno di crescita costante per FCA nel settore delle flotte e delle vendite alle aziende, con un rafforzamento e una conferma di leadership nel mercato italiano. È stato anche l'anno in cui FCA ha guadagnato terreno fuori dall'Italia, aumentando la sua presenza nei principali mercati EMEA grazie anche alla performance

di Fiat Professional, diventata leader assoluto del settore dei veicoli commerciali con oltre il 39% di quota, mentre il Ducato, nello specifico, si è confermato per il quinto anno consecutivo il veicolo più venduto del suo segmento nei principali 10 mercati Europei con il 17,5% di share. Per FCA il 2019 sarà un anno di consolidamento, dopo i lanci degli ultimi anni, in attesa dell'elettrificazione e Fiat Professional vedrà il rinnovamento di tutta la

gamma con l'introduzione delle nuove motorizzazioni E6d-temp con potenza e coppia motrice migliorate, accompagnate da nuovi sistemi di aiuto alla guida (Adas). Protagonista sarà sempre Ducato, veicolo solido, versatile per rispondere alle diverse esigenze degli utenti professionali e adesso equipaggiato di nuovi efficienti propulsori.

Nella fase di transizione verso l'elettrico Fiat Professional può contare su di un'ampia offerta di modelli Natural Power a CNG, un'alternativa alle tradizionali versioni diesel. E per una gestione ottimizzata della flotta aziendale tutti i veicoli Fiat Professional possono essere dotati della tecnologia Mopar Connect Fleet.



da portare a termine nella giornata, driver e mezzi possono essere più efficienti se gestiti centralmente attraverso le tecnologie, sempre più raffinate, di connettività che permettono di monitorare gli spostamenti in tempo reale.

LA CONNETTIVITÀ ABBASSA I COSTI OPERATIVI

A ciò si aggiungono sistemi di navigazione evoluti, che incrociano i dati relativi al percorso impostato con quelli provenienti dal traffico e suggeriscono eventuali percorsi alternativi. I nuovi veicoli commerciali, insomma, consentono a un'azienda di essere competitiva in una logistica moderna sempre più selettiva nel campo del trasporto. La competitività non è comunque in contrasto alla mobilità sostenibile,

oggi sempre più incentrata sull'elettrificazione, a diversi livelli, dei veicoli, perché, a differenza di quanto accade nel settore delle autovetture, dove il passaggio all'elettrico di massa è ancora molto lontano, questo può avvenire in tempi relativamente più rapidi per i veicoli commerciali leggeri.

RICARICHE PIÙ FACILI OVUNQUE

Data quasi per scontata l'evoluzione di motori diesel in chiave mild-hybrid attraverso reti di bordo a 48 V che riducono consumi ed emissioni, l'uso al quale i veicoli commerciali leggeri sono adibiti dovrebbe favorire anche il passaggio all'ibrido plug-in (Phev) e, anche se i costi delle batterie sono tuttora molto elevati, soprattutto per un veicolo che deve produrre reddito, all'elettrico puro (Bev). Un veicolo

commerciale, infatti, generalmente ha percorrenze giornaliere contenute e si muove nelle aree urbane dove le colonnine di ricarica sono già abbastanza presenti, peculiarità che elimina l'ansia da ricarica che blocca molti automobilisti nel passaggio all'elettrico. I commerciali Phev, accreditati di autonomie che superano i 50 km a batterie completamente cariche, sembrano per ora la soluzione più adatta, ma anche gli elettrici puri, quando le percorrenze quotidiane sono maggiori, possono essere usati senza ansie e la fase di ricarica può svolgersi senza problemi, a costi contenuti, durante la notte nei locali dell'azienda dove, normalmente, è disponibile la corrente continua trifase che riduce drasticamente i tempi necessari per una ricarica completa delle batterie.

FORD, con Transit debutta l'ibrido

Al recente Go Further Event di Amsterdam, Ford ha annunciato anche l'introduzione di nuovi veicoli elettrificati, servizi connessi e partnership strategiche dedicate ai clienti di veicoli commerciali in tutta Europa dove il brand si è confermato leader di mercato anche nel 2018. È stato confermato il lancio, nel 2021, del nuovo Transit completamente elettrico e l'introduzione, in tempi molto più brevi, del Tourneo Custom Plug-In Hybrid, dotato di un'autonomia fino a 50km in modalità 100% elettrica. Debutta la nuova app FordPass Pro, sviluppata per agevolare il lavoro

delle piccole imprese, e ci sarà l'ampliamento del programma QVM (Qualified Vehicle Modifier) che prevede la certificazione da parte dell'Ovale Blu di alcuni selezionati allestitori, e della rete dei Transit Center, che garantirà ai clienti dei veicoli commerciali la massima attenzione alle loro esigenze. Per gli operatori che viaggiano spesso nelle zone urbane con vincoli di basse emissioni, il Transit Custom Plug-In Hybrid, anche a 8 posti, offre zero emissioni senza ansia da ricarica. Ford è il primo produttore di volume a offrire la tecnologia ibrida plug-in nel segmento dei veicoli commerciali da una tonnellata, e il nuovo modello sarà in vendita entro la fine di quest'anno. All'interno



delle aree urbane un'interessante alternativa può essere la tecnologia Mild-Hybrid con batterie da 48 volt dei propulsori Ford EcoBlue Hybrid, primi nel segmento, che saranno disponibili per Transit, Transit Custom e Tourneo Custom a partire dalla metà del 2019.

IVECO, il Daily "scopre" gli Adas

Per Iveco il 2019 vedrà protagonista il nuovo Daily presentato all'inizio di aprile, un commerciale leggero con il quale il brand vuole fissare nuovi standard sotto i profili della digitalizzazione, dell'automatizzazione, dell'elettrificazione e della servitization: l'area dove i servizi aggiungono valore al prodotto - per creare, insomma, un veicolo che cambia la prospettiva di business del cliente. Il Nuovo Daily si distingue per i numerosi sistemi di assistenza alla guida, come l'Advanced Emergency Braking System con City Brake Pro, Queue

Assist, Adaptive Cruise Control, Lane Keeping e Crosswind Assist. Grazie alla connettività di cui è dotato, il Nuovo Daily beneficia di un contatto diretto con la Control Room di Iveco, dove gli specialisti lavorano per incrementare il tempo di effettiva disponibilità del veicolo per il cliente, attraverso attività diagnostiche proattive, l'adozione di misure preventive e una pianificazione attenta ed efficiente degli interventi

manutentivi e di assistenza, al fine di ottimizzare il numero di visite all'officina e minimizzare di conseguenza i fermi. Alle sempre più pressanti istanze in tema di alimentazioni alternative nel settore dei commerciali, inoltre, Iveco risponde, ad esempio, con il Daily Minibus Natural Power, a CNG, e con il Daily Minibus Electric, che può essere equipaggiato di due o tre batterie in funzione dell'autonomia richiesta.



MAHINDRA, il Goa pick up a prezzo "amico"

Nella gamma di Mahindra, la Casa indiana che produce gli originali suv/crossover KUV 100 e XUV 500, anche i veicoli commerciali rappresentano una parte importante nel mix di vendita. Mahindra Europe opera in dieci mercati europei: l'Italia è il mercato principale, seguito dalla Spagna, ed è quello che fa i volumi maggiori nelle vetture e anche nel settore dei veicoli commerciali. Attualmente Mahindra in

generale sta ampliando sempre più la propria gamma e propone anche servizi finanziari sempre più mirati ai clienti, ai privati come agli utenti professionali. Centrale in questa strategia è il Goa pick-up, che arriverà a giugno, puntando a conquistarsi uno spazio nei veicoli commerciali grazie alla versatilità, alla praticità, alle caratteristiche tecniche e all'ottimo rapporto/qualità/

MERCEDES-BENZ, con la connettività carichi ottimizzati

Le principali novità in arrivo per Mercedes-Benz sono la Nuova Classe V che vedrà, in particolare, l'introduzione del nuovo motore OM 654 che erogherà fino a 239 CV, e il cambiamento dei motori su Vito Furgone e Tourer. In aggiunta partirà anche la SOS dell'eVito. L'innovazione più importante è l'introduzione in gamma di mezzi elettrici, e il primo di una lunga serie sarà l'eVito che permetterà alla casa di Stoccarda di essere già pronta a rispondere alle esigenze delle Smart Cities. C'è poi la connettività, e quindi la possibilità di avere sistemi

che consentano in tempo reale di avere informazioni sul mezzo, sulla flotta e sul comportamento del veicolo, opportunità che andranno a contraddistinguere il valore aggiunto per il cliente. La connettività, sia su Sprinter sia su Vito, rappresenta la soluzione alle esigenze della clientela flotta, come la possibilità di definire, ad esempio, carichi corretti in funzione del traffico che il veicolo andrà ad affrontare, risparmiando tempo e denaro. Altro importante servizio è la gestione in maniera predittiva delle manutenzioni, un altro plus che consentirà di poter viaggiare sempre in assoluta sicurezza. Ovviamente questi rappresentano solo alcuni dei servizi che Mercedes-



Benz sta proponendo al cliente, che potrà entrare all'interno dell'ecosistema di Mercedes-Benz Vans, in particolare tramite il portale dedicato, per scegliere e acquistare i servizi per lui più importanti. Tutto questo nell'ottica di una completa personalizzazione in funzione delle proprie esigenze.



MITSUBISHI L200, il pick-up van che si guida come un'auto

La novità più importante di Mitsubishi del 2019, molto interessante per i clienti professionali, è l'arrivo, a fine anno, della nuova versione del celebre pick-up L200. Ci sarà un cambiamento radicale dal punto di vista del design ma saranno mantenute le caratteristiche tecniche che da sempre sono riconosciute e apprezzate in questa vettura, come ad esempio

le doti di trazione e manovrabilità su qualsiasi fondo stradale, la robustezza fondata sull'eccellenza ingegneristica e l'affidabilità sviluppata in 40 anni di esperienza dall'introduzione della prima serie. Punti di forza saranno la maneggevolezza e la guidabilità identiche a quelle di un'automobile abbinata alle caratteristiche tecniche di un vero fuoristrada. Questo permetterà quindi di

passare con facilità dalla guida su strada a quella su qualsiasi tipo di terreno, anche il più impervio, con il vero blocco del differenziale, rispettando le normative europee. Gli allestimenti previsti Per Mitsubishi L200 gli allestimenti originali sono molteplici e vanno dal cassone ribaltabile ai mezzi attrezzati per l'officina, per la protezione civile, per le autorità, per il soccorso e per qualunque tipologia di richiesta specifica venga fatta dall'utilizzatore finale. Per poter soddisfare le richieste dei clienti la Mitsubishi ha stretto diverse collaborazioni con i maggiori fornitori di servizi di allestimento come ad esempio Wurth, Baggio De Sordi, Cibilli.

prezzo che caratterizza tutti i prodotti del brand. Goa ha insomma le carte in regola per rispondere alle particolari esigenze degli utilizzatori di veicoli commerciali alla ricerca di un moderno pick-up. Goa, disponibile nelle versioni a cabina singola e doppia, ha dimensioni generose:

5,17 metri di lunghezza, 1,86 di altezza (1,91 m il doppia cabina), 1,82 di larghezza e oltre tre metri di passo. Spinto da un turbodiesel 2.2 l da 140 CV di potenza massima, il pick-up indiano ha un piano di carico che sulla versione a cabina singola raggiunge una lunghezza di 2,29 metri. Goa è offerto a due e quattro ruote motrici.



NISSAN e-NV200: oltre 300 Km a ricarica

Leader del mercato delle automobili elettriche con Leaf, Nissan ha portato la mobilità a zero emissioni anche nel settore dei veicoli commerciali con e-NV200, van compatto ideale per le consegne nelle aree urbane, che dispone adesso di una batteria più potente da 40 kWh. Con questa batteria e-NV200 ha un'autonomia di percorrenza più estesa, che permette ai clienti di guidare fino a 301 km (ciclo WLTP in città) con una singola carica. Si tratta di un aumento di oltre il 60% rispetto alla generazione precedente, per viaggi più lunghi supportati dall'estesa



rete di ricarica rapida CHAdeMO europea. Si può scegliere fra due versioni: il van e-NV200 ed e-NV200 Evalia. Entrambi presentano interni versatili che permettono agli utenti di configurare portapacchi, cestini e sedili secondo le proprie esigenze. Con un vano di carico di 4,2 m³, e-NV200 offre spazio a sufficienza per trasportare 2 europallet o un carico di un peso fino a 742 kg. In Italia è prevista anche una versione del van con 5,5 m³. Il nuovo e-NV200 Evalia, unico van sette posti 100% elettrico disponibile

in Europa, è invece la soluzione ideale per il trasporto passeggeri, come per i driver di taxi. E attraverso i sedili modulari rimane sempre spazio in abbondanza per bagagli o strumenti di lavoro. "La mobilità a zero emissioni è il futuro della logistica urbana e rende le consegne dell'ultimo miglio più sostenibili - ha affermato Gareth Dunsmore, Electric Vehicle Director, Nissan Europe - e Nissan e-NV200 van e la sua autonomia aumentata avranno un ruolo fondamentale nel realizzare tutto questo".

PSA, debutta il car sharing

La gamma dei veicoli commerciali di Groupe PSA è moderna e ha visto recentemente il rinnovamento dei veicoli del segmento F1 (Berlingo, Partner e Combo) e del segmento K1 (Jumpy, Expert, Vivaro) fattore che ha contribuito alla conquista della leadership in termini di quota di mercato (24,7%) in Europa. Nel corso del 2019, che si prevede positivo dopo il ripristino del superammortamento per i beni strumentali, vi sarà l'aggiornamento dei motori alla

normativa Euro 6.2 che è iniziato con Jumpy/Expert/Vivaro e si concluderà con Jumper/Boxer. Inoltre la radio Dab verrà introdotta su tutte le versioni, a seconda dell'allestimento, anticipando l'obbligo in vigore a partire da Gennaio 2020. Oltre alla gamma rinnovata Groupe PSA offre ai clienti Free2Move, un nuovo brand che incorpora tutti i servizi legati alla mobilità e indirizzati a clienti privati e business e include anche i veicoli commerciali.

RENAULT, 350 versioni per Master

Grazie a ottimi risultati di vendita nel primo trimestre di quest'anno il Gruppo Renault nel settore dei veicoli commerciali ha consolidato il secondo posto di Renault e il decimo di Dacia. Punto di forza è la completezza di una gamma in cui nel mese di settembre entreranno Nuovo Master e Nuovo Trafic. Master, con oltre 350 versioni, 3 altezze e 4 lunghezze, trazione anteriore o posteriore, si rinnova all'esterno e all'interno, dove spicca una plancia automobilistica moderna che regala un comfort di guida unico nel suo genere. Di serie il caricatore

wireless per smartphone ed i sistemi multimediali R-link evolution e Media Nav Evolution, compatibili con Android Auto e Apple CarPlay. Fra gli ADAS ci sono il rear view mirror, il sensore di angolo morto e la frenata d'emergenza automatica. Sul nuovo Master debuttano i nuovi motori 2.3 Twin Power (Euro 6D TEMP e Euro 6) con potenze fino a 180 CV (400 Nm di coppia). Nuovo Master è disponibile anche nella versione 100% elettrica che sfrutta l'esperienza di Renault nella tecnologia dei veicoli Z.E. elettrici. Nuovi potenti motori sono riservati anche al nuovo Trafic, 2.0 dCi (Euro 6D TEMP) con potenze da 120 a 170 CV. Prima assoluta anche il cambio EDC a doppia

frizione sulle motorizzazioni 145 e 170. Nuovo Trafic vanta un volume utilizzabile che va da 3,2 a 8,6 m³ e numerose soluzioni per facilitare e fissare il carico, come l'apertura delle porte posteriori a 255°. La firma luminosa C-shape presente sia su Nuovo Master che su Nuovo Trafic sottolinea il family feeling della gamma Renault, una delle più ampie del mercato.





Free2Move Connect Fleet è lo strumento di gestione flotte con cui è possibile monitorare e ottimizzare l'utilizzo del parco di veicoli aziendali. Free2Move Fleet Sharing è il car sharing dedicato ai veicoli pool che consente l'ottimizzazione della rotazione dei veicoli in uso ai collaboratori dell'azienda.

Inoltre, sempre più richiesto in PSA è il noleggio a lungo termine dei veicoli che Free2Move Lease gestisce assicurando un pacchetto di servizi completi quali l'assistenza stradale, la copertura assicurativa, la manutenzione ordinaria e straordinaria, gli pneumatici e il veicolo sostitutivo.

TOYOTA seduce le flotte con Proace City

La novità più importante nel segmento dei veicoli commerciali per Toyota è il Proace City presentato a fine aprile, il nuovo furgone compatto che sarà disponibile in due versioni, rafforzando la presenza del brand della doppia ellisse in questo mercato. Nato dalla partnership con il Gruppo PSA, il Proace City entra a far parte della gamma Toyota a fianco del furgone di medie dimensioni

Proace e del pick-up Hilux. Il nuovo modello andrà così a completare la gamma Proace sia dal punto di vista delle dimensioni sia per quanto riguarda le portate, con diverse motorizzazioni e numerose configurazioni per i sedili e per l'area di carico. Il nuovo furgone compatto sarà disponibile in due diverse lunghezze (4,4 e 4,7 metri). La versione passeggeri sarà disponibile con 5 e 7 sedili su entrambe le varianti. Ampia è l'offerta per i motori,

benzina e diesel, con potenze da 75 a 130 CV, abbinati a cambio manuale a 5 o 6 marce oppure automatico a 8 rapporti. Proace City, insomma, soddisfa punta a soddisfare dei clienti fleet in termini di capacità di carico, versatilità, performance ed efficienza, inserendosi in un mercato che in Italia negli ultimi 3 anni è stato sostanzialmente stabile. Con Proace City Toyota entra nel segmento principale, quello dei compatti, che oggi in Italia rappresenta oltre il 40% del mercato, consolidando la sua presenza con una squadra di veicoli che può coprire il 70% della domanda dei clienti che acquistano un veicolo commerciale leggero.



VOLKSWAGEN, nuove tecnologie per il Transporter 6.1

Il Bulli è l'icona dei veicoli commerciali di Volkswagen declinato nelle versioni Transporter, Multivan, Caravelle e California prodotte in oltre 12 milioni di unità nelle generazioni dalla T1 alla T6. Adesso è arrivato il momento di Transporter e Multivan siglati 6.1, un suffisso che non è stato scelto a caso e che indica la digitalizzazione della attuale sesta generazione che comporta l'introduzione di tecnologie d'avanguardia, come, ad esempio, il passaggio dal servosterzo idraulico a quello meccanico,

o l'adozione di sistemi come Park Assist, Lane Assist, Rear Traffic Alert e Trailer Assist. L'innovazione, per quanto riguarda Transporter, interessa tutte le tipologie di carrozzeria: furgone, Kombi e autotelaio a cabina singola e doppia. La plancia del Transporter 6.1 è stata ridisegnata per creare i presupposti per poter integrare il "DigitalCockpit" (strumentazione completamente digitale) e il sistema modulare di infotainment (MIB3) di terza generazione, creando un unico display in cui vengono visualizzate tutte le informazioni. Il "Digital" da 10,25 pollici definisce nuovi standard

e fa parte della dotazione di serie della versione Highline. Al lancio, il Transporter 6.1 monterà efficienti motori turbo Diesel 2.0, con potenze da 90 a 166 CV, tutti Euro 6D TEMP. Arriverà poi la variante elettrica pura (112 CV) che con le batterie da 77,6 kWh può percorrere 400 km, la versione ideale per un uso commerciale urbano.

