

# energia<sup>24</sup>

## La minaccia dell'insolvenza incombe sulle utilities

Il fenomeno della morosità che colpisce le compagnie elettriche e del gas è in aumento. In attesa di un adeguamento normativo, le società corrono ai ripari

pag. 9

**Energy management**  
Le aziende italiane  
sono in ritardo

pag. 14

**Rinnovabili nelle strutture**  
ricettive: un passo verso  
la sostenibilità

pag. 21

**Flotte aziendali**  
Il futuro ruoterà attorno  
ai modelli eco

pag. 31

# ambiente sostenibile

## FLOTTE AZIENDALI

### Lunga vita al diesel, ma arriva l'auto verde La corsa contro la CO<sub>2</sub> è appena iniziata

*Servizi e tecnologie a confronto in due delle principali società di noleggio a lungo termine attive in Italia: come risparmiare fino al 20% sui costi totali di gestione*

Sono i grammi di CO<sub>2</sub> a fare la differenza: per capire quanto inquinata una vettura, e se può essere vantaggioso inserirla in una flotta aziendale, bisogna considerare le sue emissioni medie al km. I confini dell'auto ecologica, però, sono ancora labili. Secondo **Paolo Ghinolfi**, presidente **Aniasa** (l'associazione nazionale che rappresenta l'industria dell'autonoleggio), un'auto è davvero "verde" se genera meno di cento grammi di CO<sub>2</sub>/km, ma questo restringe spesso il campo alle utilitarie di piccola cilindrata o alle tecnologie diverse dai motori a benzina o diesel: bifuel con Gpl o metano, elettrico e ibrido.

Il gasolio rimane l'alimentazione preferita: si ritrova su quasi l'88% degli oltre 513mila veicoli - compresi furgoni e mezzi commerciali - che compongono la flotta totale del noleggio a lungo termine in Italia (dati Aniasa 2010). Allora è meglio allargare il concetto di auto ecologica al cosiddetto "downsizing" dei motori, che si traduce in cilindrata minori per diminuire i consumi e quindi le emissioni, grazie anche a dispositivi come lo



stop&start che spegne il propulsore durante le soste ai semafori o nelle code. Quanto si può risparmiare puntando su vetture meno inquinanti? Quali servizi offrono le società che gestiscono le flotte aziendali?

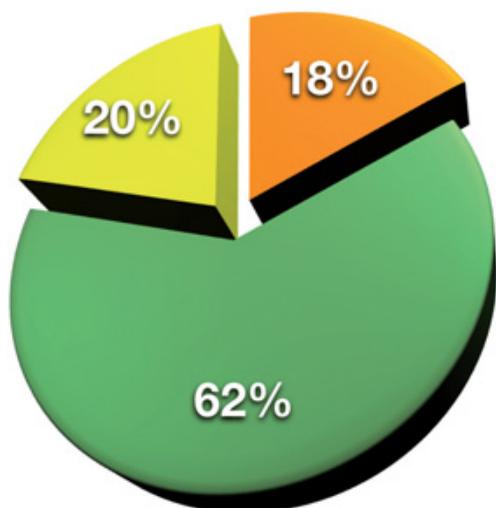
Come spiega Ghinolfi, il 40-50% delle auto immatricolate da queste società segue la tendenza Green anche se le tecnologie alternative restano una nicchia. Considerando il costo totale di proprietà, che include tutte le spese (noleggio, assicurazione, tagliandi, consumi di carburante), per il presidente di Aniasa si può risparmiare il 10-20% con un mezzo più eco-

logico rispetto a uno tradizionale dello stesso livello. Il parametro decisivo sono i km percorsi mediamente ogni anno. L'auto elettrica, per esempio, conviene nei brevi spostamenti in zone urbane, ma restano da risolvere alcuni problemi tecnici.

#### **Arval: l'81% dei clienti guiderà almeno un veicolo verde**

**Arval**, una delle principali società di noleggio a lungo termine attiva in Italia, sta investendo sull'ambiente già dal 2005 con il progetto Ecopolis; c'è un servizio che definisce la "carbon footprint" (impronta di carbonio) di

## Ripartizione dei veicoli nella flotta Arval per classi nel 2010



- CLASSI A, B, C
- CLASSI E, F, G
- CLASSE D

Inferiore o uguale  
100 g/Km

**A**

Da 100 a 120 g/Km

**B**

Da 121 a 140 g/Km

**C**

Da 141 a 160 g/Km

**D**

Da 161 a 200 g/Km

**E**

Da 201 a 250 g/Km

**F**

Superiore  
a 250 g/Km

**G**

Fonte: Arval

un parco automobilistico aziendale. Partendo da questa fotografia delle emissioni di CO<sub>2</sub>, si possono sostituire gradualmente i mezzi più inquinanti, alleggerendo i costi complessivi di gestione. «Anche se il gasolio rimane il tipo d'alimentazione preferito dai clienti - afferma il direttore marketing di Arval Italia, **Carlo Basadonna** - le emissioni di CO<sub>2</sub> dei nostri veicoli continuano a ridursi. Nel 2010, il 62% della flotta è rimasto sotto la soglia dei 140 gr di CO<sub>2</sub>/km, segnando una crescita del 5% rispetto all'anno precedente. In particolare, la media delle emissioni per le auto imma-

tricolate nel 2010 è pari a 138 gr, in calo del 3,5% in confronto al 2009».

Quanto pesino i grammi di CO<sub>2</sub> sulle scelte delle imprese, lo segnala pure l'Osservatorio annuale di Arval sui veicoli aziendali (Corporate vehicle observatory). Dai dati del 2010, infatti, emerge che l'81% dei clienti italiani ha pianificato di utilizzare almeno un'auto ecologica nei prossimi tre anni; la tecnologia più gettonata è il bifuel con il 63% delle preferenze. Più distanti l'ibrido e l'elettrico, con rispettivamente il 35 e 26% delle risposte a scelta multipla. La doppia ali-

mentazione, però, ha dei limiti. I distributori in cui rifornirsi di Gpl o metano sono troppo a macchia di leopardo sul territorio nazionale.

Perciò, aggiunge Basadonna, è difficile inserire le auto bifuel nelle flotte aziendali come standard di riferimento, perché «il loro utilizzo sarebbe prevalentemente a benzina, con conseguenti maggiori consumi ed emissioni inquinanti, che ridurrebbero il vantaggio legato al risparmio di carburante». Basadonna, infine, guarda con particolare interesse all'evoluzione dell'ibrido verso i motori diesel. I primi modelli, come la **Peugeot 3008**

## Auto elettrica, una nicchia destinata ad ampliarsi

Scarsa autonomia, assenza d'incentivi per l'acquisto, investimenti esigui nelle infrastrutture di ricarica: sui problemi dell'auto elettrica in Italia sono tutti d'accordo. Ma c'è anche la convinzione che i mezzi alimentati al cento per cento dalle batterie si diffonderanno nelle flotte aziendali. **Arval** propone questo calcolo: considerando che il 18% delle vetture gestite dalla società percorre meno di 15mila km l'anno, con 220 giorni lavorativi si ottiene una distanza media giornaliera di 68 km. Per molte aziende, quindi, l'auto elettrica potrebbe diventare una scelta conveniente, grazie a costi d'esercizio fino a quattro volte inferiori rispetto a un analogo veicolo tradizionale. Bisogna poi citare altri possibili vantaggi, come l'ingresso nelle zone a traffico limitato e i parcheggi gratuiti, anche se manca totalmente una strategia a livello nazionale - come evidenzia anche LeasePlan - con iniziative sparse in singoli comuni. Perciò la domanda di mezzi elettrici langue, e ancora di più l'offerta, perché il mercato italiano è in ritardo rispetto ad altri Paesi europei. «La sfida dell'elettrico è cominciata e Arval è in prima fila a rispondere a quest'appello», sostiene il direttore marketing di Arval Italia, **Carlo Basadonna**. Si stanno studiando formule di noleggio a lungo termine; per esempio, si può già noleggiare una **Mitsubishi** i-Miev con 503 euro (Iva esclusa) per 60 mesi e una percorrenza totale di 50mila km. Con 548 euro, si può guidare alle stesse condizioni una **Citroen** C-Zero. LeasePlan, invece, ha consegnato due **Peugeot** i-On al cliente **Atm** e sarà il primo operatore a offrire la **Nissan** Leaf in Europa nel 2011.



La Peugeot i-On 100% elettrica

e la **Volvo** V60, saranno presto sul mercato; si cercherà così di risolvere il problema dell'ibrido a benzina, molto efficiente sui tragitti cittadini al contrario dei viaggi in autostrada, dove il propulsore elettrico smette di aiutare quello termico (come avviene, invece, nelle frequenti frenate e accelerazioni della guida nei centri urbani). Quando l'ibrido funziona esclusivamente con il motore a benzina, quindi, annulla tutti i vantaggi di questa tecnologia; ecco perché la nuova frontiera, almeno per i lunghi spostamenti, è nel gasolio abbinato all'elettrico.

### LeasePlan, l'importante è bilanciare i parchi auto

**LeasePlan**, un'altra delle principali società di noleggio a lungo termine operante nel nostro Paese, ha lanciato un'iniziativa ambientale - GreenPlan - in partnership con il progetto Intelligent Energy Europe e con la campagna comunitaria Ecodrives. Si tratta di calcolare l'impronta di CO<sub>2</sub> per una flotta aziendale, attraverso il programma informatico EcoCalculator. L'obiettivo è ridurre i consumi e le emissioni delle vetture, anche coinvolgendo direttamente i conducenti per informarli sulle caratteristiche

della guida ecologica. Poiché i consumi di carburante incidono fino al 20-25% sui costi totali di possesso di un veicolo, un parco automobilistico più verde può garantire dei buoni risparmi. Tuttavia, avverte l'amministratore delegato di LeasePlan Italia, **Jaromir Hájek**, «se traduciamo il termine "ecologico" solo in vetture a più basso consumo, o con alimentazioni alternative o bifuel, rischiamo di cadere nella trappola del "canone troppo alto"».

Equilibrio diventa quindi la parola chiave, evitando le soluzioni preconfezionate grazie al servizio FleetBa-

## In breve

### Dalla geotermia arriverà la CO<sub>2</sub> pulita

Sarà il primo impianto al mondo a catturare la CO<sub>2</sub> di origine geotermica: con l'accordo tra **Enel Green Power** e **Lampo Greengas**, la centrale di Larderello in Toscana fornirà l'anidride carbonica contenuta nel vapore per poi essere immagazzinata e commercializzata. Lampo Greengas investirà circa undici milioni di euro per costruire un impianto che permetterà di recuperare 50mila tonnellate l'anno di CO<sub>2</sub>. L'azienda intende immagazzinare e vendere l'anidride carbonica di Larderello per molte applicazioni, per esempio nell'industria alimentare e delle bevande (bibite gassate) e come fluido refrigerante.

### Con Cina e India è record di emissioni

Le emissioni di CO<sub>2</sub> del settore energetico hanno raggiunto nel 2010 il livello più alto mai toccato, superiore del 5% al precedente record stabilito nel 2008. Il dato costituisce "una grave battuta d'arresto" per la lotta contro il riscaldamento globale, secondo l'**Agenzia internazionale dell'energia** (Iea). Il 44% delle emissioni stimate di CO<sub>2</sub> nel 2010 è derivato dal carbone, il 36% dal petrolio e il 20% dal gas naturale. Buona parte di questo incremento riguarda i Paesi in via di sviluppo, guidati da Cina e India. Difatti, la Iea stima che l'area Ocse abbia contribuito soltanto per il 25% alla crescita della CO<sub>2</sub> rispetto al 2009.

### Alla Camera si discute di auto elettrica

Mentre diversi Paesi europei hanno già definito incentivi per l'acquisto di veicoli a zero emissioni, il nostro Governo è rimasto indietro sull'auto elettrica. Questa la lamentela di **Gianni Filippini**, direttore generale dell'**Unrae** (l'associazione delle case automobilistiche estere in Italia). Ci sono due proposte normative, firmate da **Andrea Lulli** (Pd) e **Agostino Ghiglia** (Pdl), che hanno da poco iniziato l'iter parlamentare. Un Comitato ristretto, avviato dalle commissioni Trasporti e Attività produttive della Camera, dovrà formulare un testo unificato. Lulli e Ghiglia concordano su diversi punti, soprattutto sui bonus per l'acquisto dei mezzi elettrici e gli incentivi alle amministrazioni locali e alle società energetiche per realizzare le colonnine di ricarica.

## Europcar: anche nel noleggio breve si fa strada l'ambiente

L'ambiente sta diventando una priorità anche per il noleggio a breve termine di vetture per le aziende. Come spiega il direttore marketing di Europcar, **Marco Brotto Rizzo**, la società indica sulle fatture dei noleggi - in alcuni Paesi tra cui l'Italia - la quantità di CO<sub>2</sub> generata mediamente dal veicolo scelto. L'impegno per ridurre le emissioni dei propri mezzi può contare sui principi della Carta per l'ambiente redatta nel 2007. Tuttavia, pur riscontrando una crescente attenzione dei clienti verso le auto ecologiche, Brotto Rizzo segnala che «il fattore economico incide ancora negativamente su questo discorso: i costi di noleggio di vetture ecologiche sono "fuori mercato"».

Ciò vale soprattutto per quelle elettriche. Secondo una ricerca di Europcar International, infatti, i clienti sono disposti a pagare al massimo il 10-15% in più per un'auto meno inquinante, rispetto a una tradizionale dello stesso livello. Senza contare i problemi per i rifornimenti (di elettricità o altri carburanti alternativi) che dovrebbero contare su una rete capillare di stazioni di servizio o punti di ricarica.



lance. Bisogna valutare a 360 gradi la flotta di partenza di ogni cliente, comprendere i suoi obiettivi bilanciando tre aspetti fondamentali: i costi complessivi, la soddisfazione dei conducenti e il rispetto per l'ambiente. LeasePlan, inoltre, sta definendo accordi specifici sulla mobilità sostenibile con i costruttori, fornendo in prova per alcuni clienti le vetture ecologiche non ancora in commercio. È il caso, per esempio, dei test organizzati con **Toyota** sulla nuova Prius Plug-in, la versione con batteria ricaricabile del modello ibrido della casa nipponica. Si possono percorrere fino a 20 km con una carica completa,

senza una goccia di carburante. Da tutte queste considerazioni, diventa chiaro che il perimetro dell'auto ecologica è ancora sfumato; ci sono diverse tecnologie già pronte o all'orizzonte, con un interesse crescente delle società di noleggio a proporre vetture sempre più efficienti quanto a consumi ed emissioni.

Secondo Hájek, siamo sulla soglia di una rivoluzione nella mobilità dagli esiti incerti, in cui l'introduzione di veicoli elettrici su vasta scala assumerà una rilevanza fondamentale. A patto, ovviamente, che le istituzioni lancino gli opportuni incentivi.