



Fleetblog

"Il blog del noleggio a lungo termine di auto e flotte aziendali"

Flotte e metano: forse è la volta buona

Publicato da Marco Di Pietro il 5 giu 2013



Secondo i dati dell'Aniasa, l'associazione dei noleggiatori, soltanto l'1% delle auto che costituiscono il parco circolante di noleggio a lungo termine è dotato di alimentazione a metano. Nel mercato complessivo, invece, le immatricolazioni di auto a gas naturale arrivano al 5%. Parlare di scarso interesse per questa tipologia di alimentazione è quindi un dato di fatto. Eppure, in ottica di contenimento del Total Cost of Ownership, il metano costituisce di gran lunga la soluzione migliore. Considerando che i costi di carburante costituiscono in media il 30% del Tco, chi utilizza il gas naturale può ottenere un saving di quasi il 50% di questa voce. Dunque il totale disinteresse per il metano appare una scelta inconcepibile da parte dei clienti aziendali. Che puntano sul metano solamente in pochissimi casi: alcune flotte pubbliche e qualche rara azienda privata particolarmente incline al risparmio energetico e all'abbattimento dei costi d'esercizio (Deutsche Bank e Würth sono i case history più interessanti).

Gli ostacoli alla diffusione del metano nelle flotte sono gli stessi da anni: la rete di distribuzione del gas poco efficiente, tranne in alcune regioni (Lombardia, Emilia Romagna, Toscana e Marche), la modesta autonomia con il pieno di gas, ma soprattutto la vasta schiera di detrattori che rema contro questa tipologia di alimentazione. Schiera che vede in prima linea i driver (in particolare gli user chooser che, potendo scegliere, preferiscono le auto a gasolio) e i noleggiatori. Se per i primi è un fatto di cultura (l'equazione auto a metano uguale auto poco prestazionale non è più così vera come un tempo: i modelli di più recente progettazione, come le Fiat dotate di TwinAir Turbo, le Opel Turbo EcoM, le Volkswagen Passat Turbo EcoFuel, sono piacevoli da guidare e garantiscono prestazioni quasi equiparabili alle corrispondenti diesel), per i secondi le motivazioni sono più sfumate e poco condivisibili, almeno a mio avviso.

Le società di noleggio a lungo termine ritengono che i valori residui delle auto a metano siano nettamente inferiori rispetto a quelli delle auto a gasolio e che la rivendibilità di queste vetture sia decisamente scarsa. La manutenzione ordinaria e straordinaria, inoltre, è giudicata nettamente più onerosa. Il che si traduce in canoni di noleggio più elevati. La risposta alla prima obiezione è che la canalizzazione dell'usato a metano non è corretta: anziché piazzare queste vetture in stock ai

commercianti, occorrerebbe prevedere lo smaltimento verso i privati, che dimostrano di gradire molto le auto a metano da nuove e che non trovano adeguati volumi nell'usato. Alla seconda obiezione si potrebbe rispondere di osservare con attenzione i piani di manutenzione previsti dai costruttori: ultimamente non presentano sostanziali differenze rispetto alle auto ad alimentazione tradizionale. Anziché calcoli "spannometrici" su ipotesi di costi di manutenzione, occorrerebbe effettuare calcoli più approfonditi...

Sulla rete di distribuzione, è vero che siamo ancora lontani dall'averne un numero di distributori elevato in grado di servire bene tutta l'Italia. Però la rete sta crescendo a ritmi che gli altri sistemi di alimentazione si sognano: negli ultimi tre anni sono stati quasi cento in più ogni dodici mesi: entro la fine del 2013 si raggiungerà la fatidica soglia di 1.000 distributori sul suolo nazionale. Vero è, però, che la rete di rifornimento in autostrada è ancora piuttosto scarsa: per percorrere la classica tratta Roma-Milano, per esempio, si deve uscire dall'autostrada almeno una volta per effettuare il pieno.

Sul versante dei tempi di rifornimento, invece, per effettuare un pieno di gas ci si impiega più o meno lo stesso tempo necessario a un'auto a gasolio (circa 5-7 minuti). Salvo code al distributore, naturalmente. Che però ci sono soprattutto nelle ore di punta (alla mattina tra le 7 e le 8 e alla sera tra le 17 e le 19). Una buona soluzione al problema è costituita dalla possibilità di installare un distributore privato presso l'azienda dotata di un parco auto a metano. L'esempio dell'azienda AES Spa di Torino è illuminante: dotata di un parco di 150 veicoli, di cui 107 a metano (Fiat Panda, Punto e Doblò), fino al 2012 era costretta a effettuare i 4.900 pieni all'anno presso un distributore distante 6 km dalla sede, per complessivi 44.000 km annui "a vuoto". Con l'installazione di un distributore interno, questa percorrenza inutile è stata azzerata e si è registrato un sensibile risparmio di tempo (la AES ha calcolato che per ogni rifornimento perdeva tre quarti d'ora, tra andata, ritorno e tempo di erogazione del gas).

Senza dimenticare che la tecnologia criogenica, cioè lo stoccaggio di gas naturale a bassissime temperature, permette l'installazione di serbatoi di metano anche in zone distanti dalle pipe line: nel corso del 2013 verranno aperti alcuni distributori con questa tipologia d'impianto. Ma un ultimo fattore potrebbe contribuire finalmente alla diffusione dell'auto a metano nelle flotte: l'incremento dei modelli in vendita. Finora, infatti, soltanto Fiat, Opel e Volkswagen hanno dimostrato di credere nell'auto a metano: ora sono in arrivo nuovi modelli che rappresentaranno una sempre più valida alternativa all'auto a gasolio: a settembre, per esempio, debutterà in Italia la Volkswagen Golf VII serie TGI Bluemotion. Sarà una 1.4 Turbo da 110 CV con cambio manuale a 6 marce oppure DSG a sette rapporti. Con un'autonomia di 420 km, un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 10,7 secondi e una velocità di punta di 194 km/h. E con emissioni di CO₂ ridotte a soli 94 g/km. Dopo breve arriverà anche l'Audi A3 Sportback g-tron, con lo stesso motore e prestazioni similari. Mercedes, invece, farà debuttare la Classe B 200 NGD (Natural Gas Drive) e riproporrà la Classe E in versione restyling. Di recente sono giunte la Fiat 500 L Natural Power, con il bicilindrico TwinAir da 80 CV e la Volkswagen Eco-Up. Insomma: qualcosa si muove sul fronte del metano. Forse siamo finalmente all'anno zero. Cari fleet manager, provate a rifare i conti, magari con il supporto dei vostri partner di noleggio: col gas naturale il risparmio è garantito.