

Una flotta eco-compatibile? È ora di passare dal sogno alla realtà

La coscienza ecologica delle aziende italiane è ancora piuttosto scarsa. Ma qualche spiraglio all'orizzonte inizia a vedersi. Cosa succede all'estero. Qual è il futuro che ci attende. Quali benefici si otterranno per l'ambiente e quali per il portafoglio.

di Luca Guzzabocca e Angelo Spina*

Il comparto delle auto aziendali è costituito da flotte di proprietà e da parchi auto acquisiti in noleggio. La scelta di essere proprietari o soltanto usufruttuari del veicolo dipende solitamente dalle dimensioni della flotta: più è grande, più si è propensi a delegarne la gestione a società specializzate nel fleet management. Sebbene negli ultimi tempi anche i parchi di piccole dimensioni dimostrino di apprezzare il noleggio. Ma, qualunque sia la formula di acquisizione scelta, l'automobile rimane, soprattutto in Italia, un oggetto da scegliere non solamente in funzione delle necessità di utilizzo, ma anche da valutare in base a criteri più soggettivi quale l'immagine che riflette sull'azienda e sul driver. L'auto rimane fondamentalmente uno status symbol, insomma, anche se nei periodi più recenti altri valori iniziano a farsi strada e a imporsi come criteri di scelta. Come, per esempio, l'esigenza di guidare un'auto

sicura, per sé, per chi ci accompagna e per chi circola assieme a noi sulle strade, siano essi altri automobilisti o pedoni. Oppure criteri legati all'impatto ambientale che deriva dall'utilizzo delle automobili, sia in termini di consumo di carburante, sia di emissioni di sostanze inquinanti.

Coscienza e rispetto

Queste tematiche possono essere racchiuse in una locuzione in lingua inglese che è nota con l'acronimo CSR: Corporate Social Responsibility, ovvero la coscienza che le imprese hanno nei confronti di ciò che le circonda, esseri umani o ambiente. La CSR è un germe che inizia a farsi strada tra coloro che utilizzano l'automobile per gli spostamenti legati al proprio business, così come si sta imponendo in altri settori legati al mondo del lavoro, quali l'utilizzo di materiali a basso impatto ambientale o energetico o il rifiuto di effettuare acquisti da paesi poco rispettosi dei diritti umani. Mission Fleet, rivista attenta a segnalare, anticipare, studiare e misurare tutte le nuove tendenze che si sviluppano nel mondo dell'auto aziendale,

* Luca Guzzabocca e Angelo Spina sono i soci fondatori di Acquisti Et Sostenibilità, Associazione non profit che ha lo scopo di supportare le imprese pubbliche e private nelle iniziative legate alla sostenibilità lungo la catena di fornitura.



da questo numero ha deciso di indagare a fondo su questo tema, con il supporto di Acquisti Et Sostenibilità, iniziando un percorso ideale che, attraverso gli articoli che si susseguiranno nei prossimi numeri, porterà infine alla realizzazione di un grande convegno che si terrà a Milano il prossimo 2 ottobre, a cui saranno invitati tutti i lettori della rivista ed i soci di Acquisti Et Sostenibilità (la partecipazione all'evento sarà gratuita), per discutere, col supporto degli esperti e di esponenti delle Istituzioni, sul grande tema della sostenibilità della flotta aziendale.

Qual è la situazione attuale?

Di "Green Fleet", questo il titolo del nostro convegno, ne parliamo in altra parte del giornale. In questo articolo, invece, vogliamo iniziare ad analizzare lo "stato dell'arte" attuale. Qual è, per esempio, il grado di interesse da parte dei fleet manager sul tema flotta Et ambiente? In quale misura l'acquisizione di un parco auto composto da veicoli dal minore consumo e di minore impatto ambientale è diventato un tema sensibile? In

che modo i costruttori e i noleggiatori rispondono a questa nuova esigenza? In quale posizione si collocano le esigenze di sostenibilità della flotta nella classifica ideale dei driver al momento della scelta dell'auto? Iniziamo a dare qualche risposta. A oggi, le risposte a queste tematiche sono più teoriche che pratiche: per esempio, da parte dei fornitori (costruttori e società di fleet management) le proposte di flotte "verdi" iniziano a fare capolino soltanto ora, ed è difficile quantificarne l'impatto quantitativo sul mercato, e di conseguenza il successo più o meno elevato. Da parte degli utilizzatori, l'accoglienza è tiepida, seppure in crescita.

Criteri di scelta diversi

Come fa notare l'indagine del Corporate Vehicle Observatory di Arval, i fleet manager e i driver puntano ancora su altri "valori", come criteri di scelta: il prezzo, l'affidabilità, l'immagine, il trattamento fiscale, lo stile. La compatibilità ambientale è ancora un fattore legato a ipotetici fattori economici. Ovvero: l'auto ecologica è un'ottima idea, ma soltanto se legata a un contributo incentivante da parte delle istituzioni. Il fattore prezzo rimane determinante: le aziende acquisterebbero (il condizionale è d'obbligo) auto "verdi", se costassero meno, se ci fossero più opportunità di scelta eccetera.

Sembra quasi che si stia facendo strada un concetto che è molto pericoloso: l'auto a basso impatto ambientale è adatta solamente alle flotte pubbliche ("ben vengano gli autobus a metano, o i filobus elettrici, ma la mia auto aziendale deve essere grossa, vistosa e prestazionale"), come se il tema dell'impatto ambientale riguardasse solamente gli "altri".

È questo, in concreto, il risultato: le iniziative di car sharing sono sporadiche, di scarsa consistenza numerica, e il loro modello di business trova una validità economica soltanto quando c'è il sostegno del denaro pubblico. Sembra quasi logico che i progetti di flotte di autovetture "verdi" siano in modo predominante quelli della pubblica amministrazione, perché si collocano sia nell'ambito di un impegno locale, regionale e nazionale di riduzione delle emissioni, sia nella coerenza delle Istituzioni che hanno il compito di essere un buon esempio di rispetto ambientale per i cittadini.

Nell'ambito della mobilità privata, invece, sembra che le aziende considerino ancora sufficiente il passaggio dai motori a benzina a quelli diesel per essere considerate "a basso impatto ambientale". Trascurando il problema delle emissioni di polveri sottili (innescate soprattutto dai motori a gas-

Chi è "Acquisti & Sostenibilità", il partner di Mission Fleet

Acquisti & Sostenibilità è un'associazione no-profit, fondata all'inizio del 2007, con l'obiettivo di creare valore sociale, economico e ambientale informando, mettendo in contatto, supportando, indirizzando le organizzazioni private e pubbliche, di qualsiasi settore merceologico, nello sviluppo delle loro iniziative di sostenibilità lungo la catena di fornitura. L'organizzazione supporta i suoi associati attraverso ricerche, elaborazione di dati statistici, attività formative, disponibilità



di strumenti e risorse, creazione e attuazione di progetti ad hoc. Acquisti & Sostenibilità è impegnata a divenire un avanzato punto di riferimento in Italia per la consistente diffusione della conoscenza sulle tematiche legate alla sostenibilità sociale, ambientale ed economica lungo la catena di fornitura, e per incoraggiare i professionisti della Corporate Social Responsibility, degli acquisti e della gestione delle forniture e di marketing e vendite, a essere in prima linea nel promuovere e supportare la sostenibilità sociale, ambientale ed economica. I 13 partner fondatori dell'associazione provengono dal mondo editoriale, imprenditoriale, accademico e associativo italiano e internazionale. Un'ampia rassegna di informazioni possono essere reperite direttamente sul sito internet dell'associazione www.acquistiesostenibilita.org, oppure rivolgendosi all'indirizzo di posta elettronica info@acquistiesostenibilita.org.

lio), o riducendolo quasi soltanto al "fastidio" di dovere scegliere un'auto con filtro antiparticolato, per ottenere, con un aggravio di prezzo, il fatidico permesso per circolare sempre, anche nelle metropoli.

Uno su quattro ci pensa

Da una indagine di ALD Automotive si evince che solo il 25% delle aziende sta facendo seri tentativi per ridurre le emissioni di CO2 e polveri fini della propria flotta auto. Per giunta, risulta anche da alcuni convegni che molte compagnie di noleggio a lungo termine stanno promuovendo le autovetture "verdi", ma con scarso riscontro da parte delle aziende: il primo parametro di scelta è ancora oggi il prezzo, e non il costo totale del ciclo di vita di un'automobile (quest'ultimo aspetto ha una grande rilevanza nel complesso dell'impatto ambientale, ma nessuno sembra rendersene conto).

Un altro aspetto è poco noto: se parliamo di emissioni, è bene ricordare che il trasporto su

strada è, dopo la produzione di elettricità, la seconda fonte delle emissioni di gas-serra nella Unione Europea. Da esso dipende circa un quinto delle emissioni totali di Co2 della UE. E il trasporto su strada è uno dei pochi settori in cui le emissioni continuano a salire rapidamente.

Lo zio Sam è poco verde

Guardando più lontano da casa nostra, anche al di là dell'Atlantico la situazione non è migliore: una ricerca dell'americana GreenBiz ha registrato nel 2007 un lieve incremento della scelta delle aziende verso i cosiddetti veicoli "flexy-fuel" (che funzionano a carburanti alternativi, di origine vegetale e non fossile), mentre la percentuale di veicoli verdi sull'intera flotta dei veicoli commerciali rimane di poco superiore all'1%.

Va aggiunto che anche le aziende più inclini alla Corporate Social Responsibility, che si impegnano da tempo in politiche di basso impatto energetico, quando si affronta il tema della flotta, non dimostrano lo stesso grado di coscienza.

Qualcosa di nuovo, però, si profila all'orizzonte: succede in Inghilterra. E, ancora una volta, sarà il Legislatore a prendere l'iniziativa, purtroppo con l'ennesimo provvedimento coercitivo: ad aprile prossimo entrerà in vigore in Gran Bretagna una nuova tassa, che verrà applicata su tutte le flotte aziendali con vetture ad alta emissione di Co2. Secondo uno studio di Grant Thornton, con l'avvento di questa tassa, una società con una flotta aziendale media di 50 veicoli "verdi" in UK potrà risparmiare sino a 60 mila sterline ottenendo un recupero totale dei maggiori costi di acquisto dopo soli 18 mesi dalla data di acquisto, e riducendo del 30% (pari a 36 tonnellate all'anno) le sue emissioni di Co2, a cui si aggiunge un ulteriore risparmio annuale sulla tassa di 8.500 sterline.

Ecologici per forza

Il metodo è indubbiamente forzato, sebbene porterà a risultati concreti immediati: chi continuerà ad avere una flotta di auto convenzionali in Inghilterra, dopo l'introduzione di questa tassa?

La trasformazione delle flotte aziendali in parchi auto più "verdi", però, si scontrerà con un fenomeno che è tipicamente inglese. In Gran Bretagna, infatti, ci sono molti casi in cui i dipendenti preferiscono la conversione in denaro dell'equivalente del costo auto, e quindi, anziché usufruire del benefit di un'auto aziendale, si comprano una vettura propria. Il fenomeno è chiamato "grey fleet". Può essere praticato soprattutto nelle piccole e medie aziende, perché le grandi generalmente non offrono questa opportunità, preferen-

do avere il controllo sulla scelta di modello, colore, produttore e durata della vettura.

Succede perciò che nelle piccole imprese l'auto usata per lavoro tende ad avere un'anzianità superiore, a detrimento dell'impatto ambientale.

Verso una flotta auto aziendale più "verde"

Ma ci sono altri elementi da prendere in considerazione, analizzando la situazione inglese. Secondo la ricerca di EST (Energy Saving Trust), solo il 40% delle aziende britanniche offrono come opzione l'autoveicolo a basso impatto ambientale nella gamma di modelli da scegliere. Questo significa che la maggior parte dei collaboratori possono solo scegliere tra auto "convenzionali". Per giunta, la proposta di passare all'utilizzo di auto più ecocompatibili è più virtuale che concreta: di queste aziende "sensibili" a una car policy più votata all'ecologia, solo un quarto è però effettivamente attiva nel promuoverla e nell'incoraggiare i propri lavoratori a prenderla in considerazione, anche attraverso forme di incentivo.

Analizziamo, invece, i comportamenti delle restanti aziende che, con il 60%, rappresentano comunque la maggioranza assoluta. Di queste, il 62% non prevede alcun piano per cambiare la politica auto nell'arco dei prossimi 12 mesi; il 15% non ha mai preso in considerazione questa possibilità; soltanto il 23% sostiene di voler aggiornare in futuro la propria car policy, per incoraggiare l'opzione verde.

Convinzioni obsolete, dure da sradicare

Una possibilità che le imprese potrebbero prendere in considerazione sarebbe quella di convertire la flotta verso veicoli di minori dimensioni e cilindrata (vi è infatti una stretta correlazione tra peso, cilindrata ed emissioni di Co2). Ma questo difficilmente avviene: ben il 21% delle aziende insiste nel promuovere una car policy differenziata, affinché i suoi collaboratori guidino autoveicoli commisurati al loro grado nell'organigramma aziendale.

Laddove siano integrate politiche di flotta auto nelle pratiche di CSR, invece, il 94% delle imprese incentiva i propri dipendenti a sostituire la loro auto con una più piccola o meno costosa, anche se a volte si ha l'impressione che questi provvedimenti vengano fatti più per un atteggiamento "politically correct", piuttosto che per una reale attenzione all'ambiente. Eppure le aziende avrebbero l'opportunità di scegliere autovetture piccole per conseguire un risparmio concreto, sia attraverso la ridu-

zione dei consumi di carburante sia grazie ai futuri sistemi statali di incentivazione che sono attualmente allo studio, e che potrebbero essere varati nei prossimi anni quali costo del parcheggio e sconti sulle eco-tasse di ingresso alle città.

Ma quanto potrebbe risparmiare un'azienda inglese, impegnandosi seriamente in una politica maggiormente votata all'ecologia? Ci viene ancora una volta in aiuto l'indagine EST, che stima che una azienda con 100 autovetture potrebbe risparmiare fino a 90mila sterline all'anno grazie all'introduzione di una policy verde. Forse questo dato aiuterà le aziende a superare l'idea che il passaggio ad auto ecocompatibili sia soltanto un costo aggiuntivo rispetto a quelle convenzionali.

C'è però una ricetta molto più semplice, che potrebbe essere applicata senza grandi sforzi dalle imprese, anche quelle italiane: per ridurre drasticamente le emissioni, basterebbe fare formazione ai conducenti, monitorando il consumo del carburante e gestendo in modo più oculato le percorrenze fatte per lavoro.

Il risparmio è già possibile

Un buon esempio ci viene dalle aziende che hanno sviluppato pratiche di CSR in cui sono integrate le policy auto: dal 62% di esse viene evidenziato che hanno ridotto nettamente i costi semplicemente attraverso azioni mirate alla riduzione delle emissioni di Co2. Ma nonostante ciò, il 40% delle aziende afferma di non avere piani per cambiare le proprie policy auto in favore delle auto verdi, in quanto non percepite come fonte di risparmio. Un altro 20%, continua l'indagine di EST, afferma che affronterà questa tematica quando avrà risolto altre problematiche giudicate più urgenti.

È palese, quindi, che nemmeno nella più attenta Inghilterra è ancora stato interamente compreso quale sia il reale beneficio legato all'adozione di politiche ambientali alternative nella scelta e nella gestione della flotta auto aziendale. Si percepisce, dunque, la necessità di analizzare come, implementando policy "verdi", vi sia una stretta correlazione con i conti aziendali, allargando a tematiche economiche i già noti benefici all'immagine e alla reputazione dell'azienda. Sarà necessario fornire modelli di comparazione e informazioni utili per rendere chiaro il vantaggio economico e ambientale legato alla flotta autovetture.

Ed è esattamente questo l'obiettivo che Mission Fleet ed Acquisti & Sostenibilità si sono prefissate nei prossimi mesi: creare una coscienza ecologica tra le imprese e illustrare i possibili vantaggi anche in termini economici. Come faremo durante il convegno "Green Fleet" del 2 ottobre prossimo. ■