

Servizi hi tech per costruire un parco vetture che rispetti gli obiettivi ambientali

IN AZIENDA L'AUTO A BASSO CO₂

Le iniziative di Arval e di Ge Capital Solutions

DI ISABELLA MARINI

Anche la flotta aziendale si tinge di verde. Quella dell'auto ecologica non è una moda effimera ma un'esigenza concreta a cui i professionisti che si occupano di mobilità su quattro ruote devono porre attenzione. Pertanto le politiche ambientali per il rispetto della natura diventano parte integrante nella strategie delle aziende, che da qualche anno, in molti casi, si impegnano per mettere a disposizione degli azionisti un bilancio di sostenibilità, in cui si dà evidenza anche allo sforzo fatto a favore dell'ambiente. Anche chi si occupa di flotte aziendali è coinvolto in questa trasformazione e il fatto che quest'anno, secondo il Barometro sugli autoveicoli d'impresa promosso da Arval, la presenza di auto ecologiche nelle flotte aziendali abbia toccato il 20%, ormai vicino alla media europea che si attesta al 23%, rispecchia il fatto che le società del settore si stanno impegnando in vario modo per venire incontro alle nuove esigenze dei loro interlocutori. L'accelerazione è resa evidente dall'età media delle auto delle flotte italiane, pari a 4,7 anni, inferiore alla media europea che è di 5,1.

Di recente, per esempio, Ge Capital Solutions, società del gruppo di Ge Commercial Finance, ha messo a punto un servizio per monitorare le emissioni delle flotte aziendali. Si tratta di un piano di noleggio a lungo termine per le flotte aziendali (si chiama Ge Capital Solutions Fleet Services) e offre servizi tecnologici che consentono di costruire un parco auto in grado di rispettare gli obiettivi ambientali fissati a livello nazionale ed europeo, attraverso la riduzione delle emissioni di CO₂, la riduzione dei consumi di carburante, la conoscenza delle opportunità e dei vantaggi fiscali legati alla mobilità sostenibile in Europa. Con il programma Clear Solutions è possibile visualizzare online l'attuale livello di emissioni

della propria flotta in noleggio con Ge. Una volta analizzato lo status quo del parco auto, è possibile selezionare alternative ecocompatibili attraverso un configuratore che, sempre online, fornisce una comparazione in base a diversi criteri: tipo di alimentazione, cilindrata, potenza, consumo, livello di CO₂ emessa. «Clear Solutions è uno strumento che aiuta a migliorare una car policy ecologica», spiega Massimiliano Nunziata, ad di Ge Capital Solutions.

Da parte sua invece Arval Italia, braccio operativo del gruppo Bnp Paribas nel noleggio a lungo termine di autoveicoli, a febbraio ha lanciato l'iniziativa Ecopolis. A sei mesi dal lancio, i clienti che avevano manifestato interesse al programma che mira a minimizzare le emissioni di CO₂ rappresentavano circa la metà delle 107 mila vetture gestite dalla società. «Ecopolis mira a sostituire gradualmente, nelle flotte dei nostri clienti, le auto più vecchie con modelli a bassa emissione», spiega Carlo Basadonna, direttore marketing e comunicazione di Arval. Il vantaggio? «Quasi sempre minori emissioni di CO₂ corrispondono a minore consumo». In precedenza le aziende leader del noleggio a breve termine avevano partecipato al progetto milanese EcoAvis, che faceva perno sull'inserimento nella flotta cittadina di 250 auto bifuel, dotate di doppia alimentazione.

Il gruppo LeasePlan, invece, ha lavorato su una serie di proposte per una mobilità sostenibile. «I trasporti sono una delle maggiori cause del riscaldamento globale», premette Marco Barchiesi, finance, administration & controlling director della casa. Il Protocollo di Kyoto, che risale al 1997, prevede infatti la riduzione delle emissioni CO₂ nelle 55 principali nazioni industrializzate del 5,2% entro il 2012 rispetto al 1990. In seguito, nel gennaio 2008, la Direttiva europea ha fissato per l'Italia un obiettivo per il quale il settore trasporti dovrà ridurre del 13% le emissioni CO₂ rispetto al

2005. Da notare che nel frattempo nel periodo 1990-2005 l'Italia ha incrementato le proprie emissioni del 13%. «I governi nazionali possono intervenire su due principali fattori per influenzare l'acquisto di auto a bassa emissione CO₂», riprende Barchiesi: «Attraverso una tassazione delle auto coerente, e in questo caso ciò che conta non è solo il livello di imposizione fiscale ma soprattutto la struttura della tassa, che deve essere progressiva; e poi attraverso delle regole di comunicazione efficaci, in quanto è decisivo che il messaggio arrivi al pubblico. Pertanto, premesso che sarebbe auspicabile l'armonizzazione a livello europeo della fiscalità legata alle emissioni delle auto, per l'immediato in Italia si potrebbe legare l'entità progressiva del bollo non più ai kilowatt ma ai livelli di emissione CO₂ della auto». La proposta di LeasePlan per le company car è pervenire a una modifica fiscale nel breve periodo estendendo il contributo oggi vigente per veicoli nuovi a metano, gpl, elettrici o a idrogeno a tutti i veicoli nuovi, anche benzina o diesel, con emissioni di CO₂ inferiori a 120 g/km, prevedendo una struttura progressiva del bonus. Mentre per il medio-lungo periodo si potrebbe pensare di introdurre una quota di tassazione delle company car legate ai livelli di emissione, sull'esempio del Regno Unito, oppure un bonus per le vetture meno inquinanti e di penali (malus) per le vetture più inquinanti: in questo caso il punto di riferimento è l'esempio olandese.

Quanto ad Ald Automotive, offre ai clienti una consulenza nella scelta di veicoli ecocompatibili, «affiancata», spiega l'ad per l'Italia Laurent Saucé, «dalla possibilità di compensare le emissioni prodotte grazie a un accordo innovativo con Orbeo, joint venture tra Société Générale e il gruppo industriale Rhodia, specializzata nell'offerta di sistemi per compensare le emissioni di CO₂ attraverso investimenti in progetti ambientali certificati dalle Nazioni Unite».

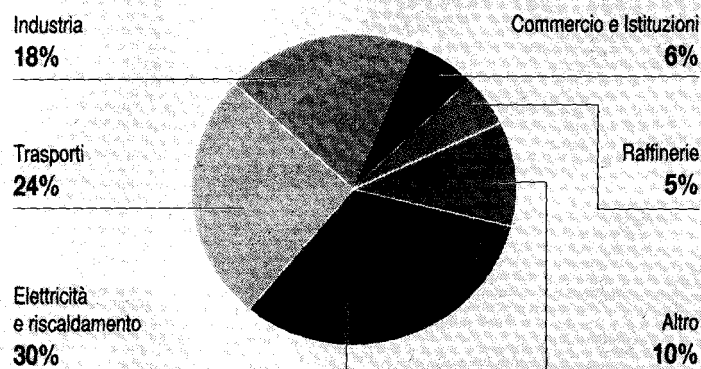
Un piano per riforestare l'Hinterland di Milano

Ben 12 mila alberi piantati da settembre. In provincia di Milano, le emissioni di CO₂ del parco auto aziendale vengono compensate dagli alberi grazie alla collaborazione tra l'azienda di noleggio auto a **lungo termine, Arval, e** il metrobosco, iniziativa dell'Assessorato all'Ambiente della Provincia per creare una cintura verde attorno all'Hinterland milanese. Le emissioni inquinanti verranno compensate dalla piantumazione di alberi messi a dimora in quattro zone della provincia di Milano: Parco Pio Istituto di Cesano Boscone, Parco Travaglia, Fontanile Visconti e Area Salvemini di Corsico. In totale 15 ettari di terreno interessato per circa 120 tonnellate all'anno di CO₂ assorbita. «Responsabilità ambientale e sviluppo consapevole», spiega l'ad di **Arval** Paolo Ghinolfi, «sono elementi che abbiamo inserito nella nostra cultura d'azienda e che

si concretizzano con il progetto Ecopolis Fleet in soluzioni di noleggio mirate a ridurre l'impatto ambientale e a compensare le emissioni di CO₂ con la riforestazione. Il metrobosco, occasione per favorire nuovo benessere nell'area metropolitana milanese, è un progetto che aderisce in pieno a ciò in cui **Arval** crede: una mobilità consapevole».

Il progetto Metrobosco, è stato avviato due anni fa in collaborazione con il laboratorio Multiplicity.lab del Diap Politecnico di Milano. Quasi 90 Comuni partecipano al progetto con circa 3 mila ettari di territorio da piantumare. Sono state messe a dimora un totale di 300 mila nuove piante autoctone per sei tonnellate di CO₂ per ettaro assorbite ogni anno. Entro il 2009 il Metrobosco si arricchirà di altri 170 mila alberi, sempre destinati ai Comuni della provincia di Milano.

COME SI DISTRIBUISCONO LE EMISSIONI CO₂



L'alternativa? Il bike sharing

Il modello è quello parigino del Vélib, 16 mila biciclette a disposizione dei cittadini in oltre mille parcheggi disseminati per la città. Nel loro piccolo alcune città italiane si sono messe sulle sue orme e così anche nella penisola qualche esempio virtuoso di bike sharing comincia a farsi vedere. Si calcola che il parco bici in condivisione in Italia conti su circa 3.500 esemplari e coinvolga 40 mila ciclisti. Due le maggiori società che gestiscono questo business: la C'entro in bici e la Bicincittà. La prima ha impostato un sistema che attraverso una chiave codificata consente di prelevare la bicicletta da un ciclopoggio, con l'obbligo però di riportarla allo stesso posto. La seconda invece ha studiato un sistema che si basa su una card elettronica, che serve anche per pagare, con cui si può prendere la bici in uno dei centri e restituirla in un altro. I costi? Seguono due modalità: la tariffa oraria o l'abbonamento. Quello annuale si aggira sui 30 euro. Tra le città che hanno adottato il modello ci sono Bolzano e Brescia, Varese e la stessa capitale, Roma (anche se limitato al centro storico, che ha caratteristiche non sempre adatte alla bici), ma anche una città del Sud come Bari. L'obiettivo è ambizioso, offrire una valida alternativa all'uso dell'automobile per gli spostamenti cittadini, ma la strada da percorrere è ancora lunga, se come ha certificato l'Isfor gli spostamenti effettuati in bici in Italia rimangono al di sotto del 4% del totale.

Ecologica anche la formula del car sharing

Usare l'automobile pur senza possederla. È la formula del car sharing, sistema di mobilità che mira a ridurre traffico e inquinamento nei centri urbani. Una soluzione più valida che mai in tempi di caro-carburante e di economia fiacca, fattori che inducono molti automobilisti a ridurre il più possibile gli spostamenti in auto e i relativi costi. Il fenomeno dell'auto condivisa resta però marginale, limitato ai pochi casi in cui l'intervento pubblico ha sostenuto le iniziative. A fine luglio erano circa 12 mila gli abbonati al servizio, in crescita del 30%. I veicoli in circolazione erano 450, 100 in più rispetto a un anno fa, con 250 parcheggi riservati, in aumento di oltre 50 unità.

Come funziona? Si sottoscrive un abbonamento annuale, con un costo di 100-150 euro, per utilizzare uno degli autoveicoli a disposizione nei parcheggi convenzionati, restituendolo a fine servizio. Via i costi fissi legati a manu-

tenzione, posteggio, bollo e assicurazione. Si paga però l'utilizzo del mezzo in proporzione al tempo di impiego, al modello di automobile e alla percorrenza. Un dispositivo elettronico a bordo dell'auto registra i dati del viaggio, riportati nella fattura. Quanto alla mappa del car sharing, a Milano gli iscritti ai vari servizi di car sharing sono circa 3 mila, dai 2 mila di fine 2007. Un boom determinato dall'Ecopass, che ha limitato l'accesso delle auto nel centro storico e spinto i proprietari di veicoli fuori dai parametri sulle emissioni inquinanti ad affidarsi al sistema di condivisione. A Roma, fonte Atac e assessorato alla Mobilità del Comune, il car sharing conta un migliaio di iscritti, 39 vetture e 24 parcheggi. L'automobile può essere prenotata fino a 15 minuti prima dell'uso e impiegata fino a un massimo di tre giorni. Tra le città in attesa di sperimentare la formula c'è Bari.

