

Le imprese, piccole e grandi, hanno capito che utilizzare veicoli ecologici non solo fa bene all'ambiente ma le aiuta anche ad abbattere le spese destinate alla mobilità

ROSARIA AMATO

Per far fronte alla crisi, le aziende diventano "verdi". Utilizzare veicoli ecologici che permettono di abbattere i consumi di carburante e le emissioni di CO₂ non è solo un modo di aiutare il pianeta a sopravvivere: le imprese stanno prendendo coscienza del fatto che così si risparmia. Dal "Barometro 2010" del Corporate Vehicle Observatory di Arval (multinazionale leader del mercato del noleggio e della gestione delle flotte aziendale, attiva in 39 Paesi) emerge infatti che il 32% delle aziende dichiara di usare già almeno un veicolo ecologico, con prevalenza di veicoli fuel efficient (17% nelle Pmi, ma già 28% nelle grandi) o gpl o metano (16% nelle prime, 20% nelle seconde). Seguono poi in pari percentuale le vetture a bioetanolo, motore elettrico e ibrido (4% nelle piccole imprese, percentuale leggermente superiori nelle grandi). E per il futuro, la tendenza è di proseguire in questa direzione, incrementando l'utilizzo di veicoli ecologici: l'80% del campione dichiara che "da qui al 2013 implementerà nella propria flotta almeno una categoria di veicolo ecologico".

In particolare, l'intenzione di dotarsi di veicoli fuel efficient dovrebbe passare dall'attuale 28% al 61%; dovrebbero più che raddoppiare le intenzioni di acquisto di veicoli GPL e metano (dal 20 al 48%) mentre aumenta di molto l'interesse anche per le formule di elettrico puro e ibrido elettrico: l'ibrido elettrico passa infatti dal 9 al 47%, l'elettrico puro dal 7 al 27%.

Dal sondaggio risulta che le prime a tracciare la strada saranno le grandi imprese; medie e piccole le seguiranno a ruota. E' una tendenza interessante, in un mercato che appare a tutt'oggi piuttosto ripiegato su se stesso, per lo più ancora alle prese con strategie anticrisi, che vanno dal downgrading dei modelli utilizzati (si passa da auto grandi ad auto più piccole, che costano meno) alla razionalizzazione della mobilità, fino alla banale riduzione dei consumi di carburante. Anche i budget per l'acquisto di nuove auto da inserire in flotta rimangono ancora sotto pressione: il 42% dichiara di averlo ridotto, mentre il 67% sostiene che gli incentivi governativi dello scorso anno hanno influenzato pochissimo se non per nulla le loro scelte. Ancora, molte aziende tendono a incrementare la durata di utilizzo degli autoveicoli.

Dati che confermano le tendenze emerse anche dal Rapporto Annuale dell'Aniasa, l'associazione italiana che raggruppa le imprese di autonoleggio aderenti a Confindustria: nel 2009 in Italia si è registrato un calo del fatturato del 3%, della flotta circolante del 4,7%, delle immatricolazioni del 27% e degli addetti del 3%. E nei primi mesi del 2010 l'Aniasa ha osservato un fenomeno che non può certo essere definito come un principio di ripresa per il "lungo termine": il fatturato sale dell'8,7%, ma non grazie ai contratti, in calo, ma esclusivamente grazie alla rivendita dell'usato. Quanto alle immatricolazioni, segnala ancora l'Aniasa, «si assiste ad un drastico calo della penetrazione del noleggio a lungo termine (— 2,1% rispetto allo stesso periodo del 2009) frutto dell'effetto combinato della crescita delle immatricolazioni di vetture (+23,3%, soprattutto per effetto degli ordinativi effettuati sul finire del 2009, per usufruire degli incentivi prima della loro fine) e del forte calo dei nuovi contratti in noleggio a lungo termine (—19,1%)».

I dati dei mesi successivi del 2010 mostrano però già qualche segnale di fiducia in più, e l'impressione generale è che andrà meglio dell'anno scorso. Tendenza che emerge anche dal Barometro 2010 del Corporate Vehicle Observatory di Arval: se si guarda per esempio alle intenzioni delle grandi aziende di incrementare le flotte nei prossimi tre anni, si torna a un valore positivo e piuttosto consistente, +9%, lontanissimo dal — 4% dello scorso anno, ma comunque inferiore alle due cifre del 2008 (+14%). Del resto bisogna ricordare che fino a non molti anni fa a due cifre non erano solo le prospettive ma anche la crescita effettiva del fatturato. Il che non significa che si sia arrivati a un punto di stabilità: il mercato è ancora in espansione, ma la crisi per il momento induce a strategie decisamente "conservative".

In effetti, dal Barometro di Arval emerge un orientamento duale tra piccole e grandi imprese. Se infatti il 32% del campione, sull'onda della crisi, ha attuato misure di razionalizzazione rispetto all'organizzazione della mobilità (soprattutto le grandi imprese) il 44% dichiara "che non farà alcun cambiamento", soprattutto le piccole aziende che, osservano gli autori dello studio, "probabilmente non sanno come incominciare una razionalizzazione del proprio parco auto". Tra le principali misure adottate, spiega il Barometro 2010, c'è l'introduzione di regole più restrittive nell'assegnazione delle auto: lo ha fatto il 21% del campione, corrispondente

però al 48% delle grandi aziende. Il 28% (52% delle grandi aziende) ha ridotto le categorie delle auto e il 21% (48% delle grandi imprese) la potenza dei motori.

Le misure che accomunano, però, tutte le imprese sono quelle che riguardano la riduzione dei consumi di carburanti. Qui entrano in gioco i veicoli ecologici. Ed anche le misure come il maggiore ricorso all'home working (14%), il car pooling e il car sharing (12%). Ancora, si è registrato un incremento della durata di utilizzo dei veicoli: si passa da 58 a 69 mesi di durata media di utilizzo per le auto personali in uso alle piccolissime aziende, da 53 a 61 per le piccole aziende, mentre più contenuto è l'aumento per le grandi aziende.

Tuttavia in generale le imprese non intendono depotenziare le flotte aziendali, tornando magari alla proprietà, o riducendo drasticamente la mobilità. Piuttosto il contrario: il modello di esternalizzare la gestione delle flotte risulta ormai talmente radicato che le aziende stanno dando in outsourcing sempre più servizi, anche in questi mesi di crisi. L'ottica finale delle misure adottate, osservano i redattori del Barometro 2010, sembra più quella della "razionalizzazione" della mobilità, "che di una sua riduzione