

Metano e ibrido, le due facce del green

GIANNI ANTONIELLA

Ecologia al lavoro, ovvero come ti scelgo l'auto aziendale. Secondo una recente indagine effettuata da Econometrica insieme al Centro Studi di Arval tra i fleet manager italiani è emerso che la presenza di veicoli "ecologici" nelle flotte aziendali italiane è ancora minoritaria: 35,3% contro 64,7%. I veicoli a basso impatto ambientale preferiti sono quelli alimentati a metano, seguiti da quelli ibridi, poi elettrici e, infine, quelli a gpl. Per quanto riguarda i driver, la maggior parte (65,3%) sono favorevoli a guidare auto con alimentazioni alternative, solo il 9,7% vede le auto non convenzionali in modo negativo, mentre il resto è assolutamente indifferente al tipo di alimentazione. Interessante è capire perché i gestori delle flotte aziendali non scelgono veicoli a basso impatto. La risposta più frequente prende in considerazione l'autonomia del mezzo.

Però, se si pensa a veicoli alimentati a metano oppure a quelli ibridi, questo tipo di obiezione viene meno. Il metano, che è il tipo di alimentazione ecologicamente compatibile (20% in meno di CO₂ e niente particolato) più presente nelle flotte italiane, assicura ottime autonomie (grazie al doppio serbatoio si superano abitualmente i 1.000 chilometri) e offre gamme di prodotto vaste, oltre a incentivi e offerte interessanti. Certamente il line up più articolato e completo è quello del marchio Fiat. Dalla Panda al Doblò, passando per 500L, Punto e Qubo, le proposte coprono praticamente tutte le esigenze di un'azienda in fatto di trasporti, anche a livello di commerciali leggeri. Per tutte le Fiat a metano le autonomie superano, come abbiamo già sottolineato, i 1.000 chilometri e la rete di distribuzione del gas naturale in Italia sta diventando più che soddisfacente, anche se continua ad essere a macchia di leopardo (ma le aree dove non ci sono pompe di metano stanno diventando sempre più piccole). L'alternativa effettiva all'alimentazione a gas naturale e praticabile subito è costituita dalle auto ibride. Senza lanciarsi in voli pindarici e sogni futuribili, che hanno la caratteristica di essere cari (come prezzo)



e di difficile gestione (la scarsità dei punti di ricarica si unisce ai tempi, lunghi, per rifornire le batterie), ci sono le ibride convenzionali che in città riescono a muoversi per alcuni tratti a motore (endotermico) spento e assicurano autonomie e flessibilità d' uso pari a quelle delle auto standard. Regine di questa parte del mercato sono le Toyota. La Yaris ibrida, da poco rinnovata, il crossover C-HR, senza dimenticare Auris (berlina o station wagon) e la mamma di tutte le ibride, ovvero la Prius, offrono un ventaglio di scelte molto accattivante. In più con i prodotti (finanziari) Toyota pensati per gli affitti a lungo termine i canoni mensili sono contenuti, perché si va dai 175 euro al mese della Yaris ai 325 richiesti per la Rav4 Hybrid. Da segnalare anche l' interessante offerta per la Prius Plug in Hybrid (l' auto si ricarica attaccandosi alla rete e consente autonomie in elettrico di tutto rispetto). In questo caso con il contratto Pay per Drive il canone mensile parte da 350 euro... e non si inquina davvero! Anche Kia e Suzuki sono entrati in questo "mercato dell' ibrido" con soluzioni interessanti. La Casa coreana punta molto su Niro e Optima SW, quella giapponese propone per la prima volta la doppia alimentazione (benzina e gpl) anche sui propri modelli ibridi Swift, Ignis e Baleno. In questo modo Suzuki si rivela pioniera nel proporre auto ibride a gpl: sono estremamente ecologiche e permettono ai clienti di sfruttare al massimo tutti i vantaggi, economici e non, offerti da entrambe le soluzioni. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.