

GREEN SOLUTIONS
MOTORI

Flotte, in comune è meglio

Business mobility Le potenzialità del car sharing aziendale secondo Alphabet (gruppo Bmw). Il servizio di auto in pool sarà lanciato nel 2014, mentre è già operativo AlphaElectric



Se le vendite di automobili sono in forte contrazione e anche il noleggio a lungo termine mostra uno scenario stagnante, in ambito corporate c'è una formula di utilizzo che, per quanto agli inizi, mostra dinamiche di crescita a doppia cifra: è il car sharing aziendale. Lo rivela un'indagine condotta da Econometrica per conto di Alphabet, la società di business mobility del gruppo Bmw, su un campione di aziende con più di dieci vetture: il 30% delle imprese interpellate dichiara di ricorrere già a forme di condivisione del parco auto aziendale. Di queste, il 68% ricorre al car sharing da oltre tre anni, mentre il 21% da un intervallo che va da uno a tre anni. Nell'ultimo anno la crescita di questa formula è stata dunque

del 12%, e nei prossimi 12 mesi si stima un incremento addirittura del 25 per cento. Proprio per questo, Alphabet ha messo a punto un sistema di car sharing che promette di semplificare in maniera drastica la condivisione delle auto all'interno della flotta aziendale. «Il car sharing – spiega **Andrea Cardinali, amministratore delegato di Alphabet** – ormai è pratica diffusa e ha un grande potenziale di crescita. La vera sfida è catturare questo potenziale semplificando la gestione delle auto in pool da parte delle aziende: occorre un'infrastruttura tecnologica adeguata per evitare di-

sguidi e contrattempi». Le controversie più frequenti tra utilizzatori e fleet manager riguardano aspetti ben noti agli addetti ai lavori: i danni al veicolo, le multe, il mancato rifornimento e la sporcizia alla riconsegna. Risulta spesso difficile determinare con certezza chi si è reso responsabile di questi comportamenti.

La soluzione Alphabet per il corporate car sharing sarà lanciata sul mercato italiano nella primavera del 2014 e si basa su un chip Rfid montato sulla patente, attraverso cui è gestito l'utilizzo completo del veicolo. La gestione è completata da un'interfaccia web molto semplice per la prenotazione del veicolo.

«Il sistema è già stato lanciato in Germania, Francia, Regno Unito e Olanda – chiarisce Cardinali – e, avendo all'attivo anche molti clienti, è un'infrastruttura tecnologica molto stabile. In questo modo il car sharing è entrato stabilmente nelle flotte di molte importanti aziende, facendo anche da traino internazionale per il lancio del servizio negli altri mercati. Certo, l'inizio deve essere graduale, anche per abituare i dipendenti: nessuna azienda parte con 50 auto in pool».

Un'infrastruttura tecnologica adeguata può semplificare la gestione

L'indagine Alphabet colma una lacuna di conoscenza sulla reale incidenza del car sharing nelle flotte aziendali. Uno dei pochi numeri noti è il dato Aniasa sulle vetture aziendali non assegnate, pari al 15% del totale, una percentuale ancora più alta se la rilevazione prende in

considerazione i soli veicoli commerciali. L'altra grande direttrice di sviluppo per Alphabet è l'auto elettrica.

Auto elettrica e flotte: il futuro comincia adesso

A questo scopo la società ha lanciato il brand AlphaElectric, un'ecosistema di servizi per l'inserimento delle auto elettriche nelle flotte aziendali. «L'idea – chiarisce Cardinali – è risolvere con una consulenza ad hoc tutte le problematiche connesse all'elettrificazione della flotta: dall'identificazione delle auto elettriche inseribili alla scelta del modello, dal tipo di ricarica ai servizi opzionali». AlphaElectric si basa sull'Electrification potential tool (Ept), uno strumento che consente di calcolare il potenziale di elettrificazione di una flotta. L'Ept elabora i dati ricevuti dai sistemi Gps installati sui veicoli della flotta e studia le percorrenze e i tempi di sosta, permettendo di stabilire in modo scientifico qual è la percentuale di vetture

che può essere vantaggiosamente convertita in elettrica. Un test della durata di tre settimane è in corso con Deloitte, cliente di Alphabet ma anche partner nella formazione del personale sul mondo degli EV. L'obiettivo è convincere i cosiddetti user-chooser, in particolare gli assegnatari del veicolo aziendale per uso promiscuo (quindi anche privato): sono i più scettici verso la motorizzazione elettrica perché preoccupati dalla 'range anxiety', la paura di non avere autonomia sufficiente per affrontare lunghi percorsi. «La stragrande maggioranza degli spostamenti di un'auto aziendale – fa notare Cardinali – avviene in ambito urbano per brevi tratte, inferiori ai 100 km al giorno: tragitto casa-lavoro, consegne, visite ai clienti, servizi tecnici. Tutte esigenze che un motore elettrico, con un'autonomia tra i 150 e i 200 km, può già soddisfare. Per i percorsi a maggior raggio subentra il concetto di range extender: la possibilità, attraverso un motore a combu-



Andrea Cardinali
amministratore delegato di Alphabet

stione che attiva soltanto un generatore di energia elettrica, di ampliare l'autonomia fino a 300 km». Il lancio di AlphaElectric anticipa di qualche settimana l'esordio della nuova Bmw i3, la zero emissions della casa di Monaco di Baviera. «I due lanci – tiene a precisare Cardinali – sono indipen-

RICARICA

Tutte le soluzioni per un 'pieno' di energia

Una soluzione completa di e-mobility come AlphaElectric deve soddisfare tutte le esigenze di ricarica del veicolo elettrico: aziendale, domestica, in viaggio. Se la ricarica in azienda è la più semplice da implementare con un'adeguata infrastruttura, quella domestica è fondamentale per attrarre verso il veicolo elettrico gli utenti più dubbiosi. «Attraverso un wall box da 3 kW, cioè una presa dedicata alla ricarica dell'auto distinta dall'impianto elettrico di casa – chiarisce **Andrea Cardinali**, presidente e ad di **Alphabet** – il tempo massimo per la ricarica è di otto ore. Questo avviene solo se la batteria è completamente scarica, altrimenti la ricarica è più veloce». Per la ricarica in mobilità il servizio AlphaElectric fornisce una charge card personalizzata utilizzabile in tutte le colonnine presenti nelle infrastrutture pubbliche. «Abbiamo accolto molto positivamente la recente delibera dell'Autorità garante per l'energia e il gas – aggiunge Cardinali – che ha imposto la interoperabilità per le colonnine di ricarica:



con un'unica charge card, assimilabile alle comuni fuel card, sarà possibile ricaricare il veicolo nelle diverse reti, comprese quelle gestite dalle municipalizzate locali». Per individuare la stazione di ricarica più vicina, AlphaElectric mette a disposizione AlphaGuide, un'applicazione per smartphone iOS e Android.

**GREEN SOLUTIONS
MOTORI**

denti, anche perché Alphabet conferma il suo approccio multimarca e multipropulsore, con auto elettriche, ibride plug-in e appunto range extender. Certo, la comparsa sul mercato di auto full electric di nuova generazione aiuterà ancora di più la progressiva riconversione delle flotte». Dalle rilevazioni effettuate da Alphabet durante il test del servizio AlphaElectric, realizzato in collaborazione con Deloitte e durato quattro settimane, è emerso come l'85% dei bisogni di mobilità di un'auto aziendale possa già oggi essere soddisfatto da un electric vehicle o range extender. Resta comunque fuori un 15% di necessità legato a percorrenze più lunghe, di tipo extraur-

Un electric vehicle può soddisfare l'85% dei bisogni di mobilità di un'auto aziendale

bano. AlphaBet ha quindi pensato a un add-on, un modulo aggiuntivo: la possibilità di scambiare il veicolo elettrico con uno endotermico in determinati punti, in modo da superare anche i residui problemi di percorrenza. «Per questo tipo di scambio – sottolinea Cardinali – ci appoggiamo ai 130 Alphabet point distribuiti sul territorio nazionale, a cui per la i3 andranno aggiunti gli agenti Bmw». Il servizio Alphaelectric si avvale di diverse partnership: con Enel Energia per i servizi di ricarica pubblica Enel Drive, con Schneider Electric per la ricarica in house (sia aziendale sia domestica), e con Fondazione eV-Now per i corsi di guida. L'utilizzatore di

un veicolo elettrico va infatti educato al 'one-pedal driving', l'esperienza di guida con un solo pedale, per sfruttare al massimo il freno motore in fase di frenata, con l'ulteriore vantaggio di ricaricare la batteria durante la decelerazione. «Siamo alla vigilia di una fase di crescita esponenziale dell'offerta di auto elettriche – conclude Cardinali –: la richiesta crescente di electric vehicles favorirà il consolidamento di un'infrastruttura di ricarica adeguata, che a sua volta spingerà ulteriormente la crescita del circolante. Questo circolo virtuoso si avvanterà anche del calo dei costi: se il prezzo delle batterie oggi si aggira ancora sui 6-800 euro al kW/h, non è lontano il traguardo dei 2-300 euro al kW/h, che farà decollare la produzione di massa».

di Giovanni Antona

ESTERO

In California anche i camion frigo diventano elettrici

La California è da sempre all'avanguardia nel favorire la motorizzazione elettrica dei veicoli. L'obiettivo – forse troppo ottimistico – del governatore Jerry Brown è avere nel 2020 una rete di ricarica sufficiente per un milione di electric vehicles circolanti. Grazie anche a generosi incentivi, molte aziende stanno prendendo in considerazione di elettrificare anche una parte della flotta di veicoli commerciali. È il caso per esempio della Coca-Cola, che ha recentemente annunciato l'adozione entro quest'anno di 16 camion refrigerati totalmente elettrici per la distribuzione delle bevande a marchio Odwalla nell'area di San Francisco. Forniti dalla Smith Electric Vehicles, questi camion rappresentano uno dei primi casi negli Usa di una flotta commerciale 'pesante' completamente elettrificata (finora qualche timido tentativo c'è stato ma solo per i piccoli furgoni che trasportano prodotti freschi): la stessa Coca-Cola aveva già in dotazione 650 camion ibridi o a gas naturale compresso. Il sistema di refrigerazione di

questi camion è indipendente dalla propulsione elettrica e si basa sulla tecnologia eutettica 'cold plate', che raffredda l'aria attraverso un refrigerante fatto circolare in fasci d'alluminio: di giorno bastano delle ventole per far circolare l'aria, senza aggiunta di ulteriori batterie elettriche, mentre la ricarica del sistema avviene di notte a veicolo fermo. Nonostante l'incentivo, il costo unitario dei nuovi camion frigo resta superiore di circa 10 mila dollari rispetto ai corrispondenti alimentati a gasolio. Rimanendo in California, anche Google ha recentemente dichiarato di voler incentivare l'utilizzo di auto ibride plug-in all'interno del parco auto aziendale, permettendo la ricarica gratis nei parcheggi del suo quartier generale a Mountain View e incentivando le politiche di car sharing tra i dipendenti. Oggi sono oltre 500 i dipendenti Google che hanno in dotazione un'auto ibrida. Il gigante delle telecomunicazioni AT&T ha intanto annunciato che entro il 2014 rimpiazzerà il 10% della flotta aziendale (oltre 550 auto) con veicoli ibridi plug-in.

