

L'elettrico? Avanti (con prudenza)

Il motore ecologico prende quota, per senso di responsabilità e per le agevolazioni. L'Aniasa: «Promuovere l'usato»

di **Andrea Salvadori**

I manager che si occupano di gestione delle flotte nelle aziende italiane guardano con sempre maggior attenzione alle motorizzazioni elettriche, pur continuando a nutrire dubbi per la carenza di infrastrutture e i tempi di ricarica lunghi di questi veicoli. L'atteggiamento delle imprese verso l'elettrico, spiega l'Osservatorio sulla mobilità aziendale Top Thousand, rimane dunque attendista, mentre tra gli operatori dell'automotive cresce la richiesta di un sostegno più incisivo delle istituzioni per colmare le carenze infrastrutturali e incentivare l'acquisto di nuove auto.

A due anni di distanza dall'ultima rilevazione, l'indagine «La carica dei 102» promossa dall'Osservatorio e dalla rivista *Fleet Magazine* — condotta su campione di 102 aziende di ogni dimensione e di diversi settori merceologici per un parco totale gestito di 118 mila 439 veicoli (di cui 106 mila 654 a noleggio e 3 mila 612 unità elettriche) — mette in luce come la mobilità elettrica sia diventata ormai una realtà nel mondo business, mentre nel 2019 era considerata ancora una prospettiva lontana.

Le scelte

Se nelle aziende il diesel rimane ancora oggi l'alimentazione più utilizzata, e la benzina continua a essere apprezzata per i vantaggi che offre in particolare in città, ibrido ed elettrico stanno prendendo quota. Tra l'altro, evidenzia lo studio, il 57% dei veicoli aziendali percorre meno di 100 chilometri al giorno: distanze dunque che si prestano bene già oggi ai veicoli «alla spina», più in difficoltà sulle lunghe tratte.

Perché le aziende scelgono l'elettrico? In primo luogo per motivi di responsabilità sociale d'impresa (lo di-

ce quasi la metà del campione), poi per ridurre la media di emissioni del parco auto (44% delle risposte) e per beneficiare delle agevolazioni nella circolazione previste per questi modelli (37%). Ma anche perché i modelli oggi in circolazione hanno più autonomia (18%), per gli incentivi governativi per l'acquisto di questi veicoli (16%) e per i vantaggi fiscali, a partire dall'esenzione dal bollo (16%). Lo studio rivela anche che le auto elettriche vengono ormai utilizzate nel 55% dei casi fuori dalle città, anche se con percorrenze giornaliere al di sotto dei 100 chilometri.

Soltanto il 7% del campione ha infatti dichiarato di avere fatto viaggi di oltre 200 chilometri, mentre la maggior parte (65%) non ha superato i 120 chilometri.

Benché il quadro attuale sia dunque migliore rispetto a due anni fa, «i fleet manager hanno ancora oggi però un atteggiamento attendista nei confronti delle motorizzazioni elettriche — dice Riccardo Vitelli, senior founder dell'Osservatorio Top Thousand —. Negli ultimi mesi l'interesse è cresciuto, è vero, così come il numero di veicoli elettrici all'interno delle flotte continua ad aumentare. Tante imprese, però, rilevano l'incompatibilità di questi veicoli con il tipo di spostamenti di cui necessitano».

I fleet manager segnalano infatti che tra i dipendenti e i collaboratori chi è disposto a passare all'elettrico non supera il dieci per cento. Il motivo? Scarsa capillarità dei punti di ricarica, appunto; poi tempi di rifornimento troppo lunghi e la difficoltà nel dover pianificare in anticipo ogni dettaglio del viaggio. Guardando all'immediato futuro, non stupisce dunque che 55 intervistati su 102 dichiarino che non incrementeranno la quota delle vetture elettriche nelle flotte.

Il Piano nazionale di ripresa e resi-

lienza, presentato dal governo Draghi, pone come obiettivo la presenza in Italia di sei milioni di auto elettriche entro il 2030, pari al 16% del parco circolante. «Un traguardo molto ambizioso, considerando che oggi ne circolano circa 110 mila, ovvero lo 0,3% del parco auto complessivo», sottolinea Pietro Teofilatto, direttore area Fisco ed economia di Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

Le proposte

Il piano, dice Teofilatto, «si limita a citare il vetusto e inquinante parco nazionale, senza fornire una direttiva per ringiovanirlo: sarebbe necessario migliorare il meccanismo di sostegno all'auto, puntando sulla diversificazione delle misure e degli incentivi». Aniasa, ad esempio, ha chiesto al governo che vengano rifinanziati subito gli stanziamenti per i veicoli con motore termico a bassa emissione e di promuovere anche l'acquisto dell'usato Euro 6, ibrido ed elettrico: «Così da poter permettere anche alle fasce di famiglie meno abbienti di cambiare auto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Indagine
Riccardo Vitelli,
fondatore
e presidente
dell'Osservatorio sulla
mobilità aziendale
Top Thousand



Peso:46%

La lista delle preferenze

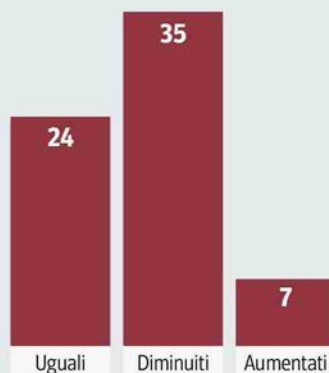
I motivi di scelta delle auto elettriche



Indagine su un campione di 102 aziende con un parco gestito di 118.439 veicoli

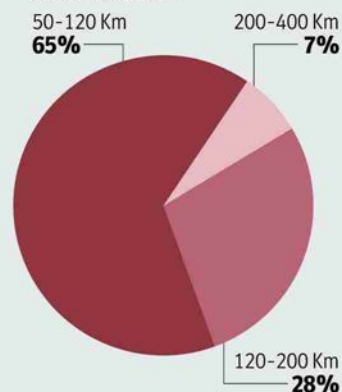
Le aspettative

La variazione dei canoni per le auto elettriche



L'utilizzo

La percorrenza media dei viaggi con auto elettrica



Fonte: Survey



Peso:46%