

RAPPORTO FLOTTE AZIENDALI

A cura di Gian Marco Giura
con la collaborazione di Emanuele Elli

Da Volvo a Mercedes, aumentano le vetture mild hybrid plug-in adatte a lunghe percorrenze
IBRIDO DIESEL, È LA SOLUZIONE?

La proposta gasolio+elettrico arriva nelle flotte

DI ENRICO SBANDI

L'ultima arrivata è una bella da 316 cavalli, che fa 0-100 in 5,6 secondi, raggiunge i 250 km/h e nella marcia in modalità ibrida consuma 1,6 litri di gasolio per 100 km. 1,6 con la virgola, avete letto bene. È una Mercedes, a gasolio ed elettrica insieme. È il diesel ibrido plug-in della nuova 300 DE, disinvolta dal benzinaio, dove si approvvigiona con 60 litri e rapida alla colonnina, dove impiega 2 ore per ricaricare gli accumulatori se c'è la presa dedicata wallbox. Va a fare compagnia alla prima nata della categoria, la Volvo V60 T8 twin engine, diesel ed elettrica, anche qui con spina per la ricarica. Sarà il diesel ibrido la soluzione per la mobilità aziendale, capace di coniugare lunga autonomia, consumi bassi ed emissioni contenute? Si risponde tirando fuori 66mila euro almeno per la Mercedes, qualcosa in meno per la Volvo, comunque fuori quota eurobonus (il limite è 50 mila euro). Ma l'abbinata diesel elettrico sta montando, anche con soluzioni «mild-hybrid» (dove non c'è possibilità di marcia con il solo motore elettrico, adoperato per recuperare energia in fase passiva e restituirla come addizione di potenza in accelerazione), sviluppate



La Mercedes C300 DE



La Volvo V60 T8 twin engine

da Volkswagen, Audi e Kia per esempio.

Insomma, la tecnologia c'è, rende in maniera eccellente, occorre aspettare che si moltiplichino i modelli, anche verso la fascia inferiore, come già pianificano sia Mercedes e Volvo, sia i concorrenti.

In attesa che le auto elettriche conquistino autonomie maggiori grazie allo sviluppo degli accumulatori e che nasca una rete sufficiente di ricariche per raggiungere la quota di mercato indicata in Europa (45% da qui al 2030), la risposta alle esigenze delle flotte aziendali potrebbe arrivare proprio dall'abbinamento dell'«ingiustamente» ostracizzato diesel con l'elettrico. Soluzione ibrida economicamente più sostenibile rispetto alla versione con abbinamento a benzina, dove i consumi nella marcia con motore

termico crescono sensibilmente a causa del sovraccarico rappresentato dal gruppo motore elettrico+accumulatori.

«La domanda dei fleet manager è precisa: disporre di motori affidabili ed economici per lunghe percorrenze ed essere contemporaneamente svincolati dalle difficoltà in ambito cittadino derivanti da limitazioni anti-inquinamento o blocchi del traffico imposti dalle varie amministrazioni. La soluzione è ibrida, lo dicono anche i dati di mercato. Se in abbinamento con il gasolio, ancora meglio,»

commenta **Pietro Teofilatto**, direttore della sezione Noleggio a lungo termine di Aniasa, l'Associazione delle imprese di settore.

Le percorrenze medie delle flotte sono alte, tra i 26-28 mila chilometri anno, e i costi nonché

il consumo indirizzano necessariamente al gasolio, in quanto ad oggi non vi sono valide alternative economiche, specialmente per i segmenti medio-alti, che costituiscono

il 60% del parco. E poi, considerati gli obiettivi di efficienza e di sicurezza della loro flotta, il diesel è ancora l'alimentazione migliore. Senza dimenticare che il diesel produce meno CO2, il parametro su cui le imprese basano sensibilità ed obblighi ambientali. Nel 2018 il noleggio nel suo complesso ha immatricolato veicoli a gasolio per il 70%, qualcosa in meno sul 2017, mentre si riscontra una certa diminuzione anche dei veicoli a benzina. Un calo a tutto vantaggio delle alimentazioni alternative, che complessivamente

rappresentano un volume di circa 33 mila unità, arrivando a una quota del 7,5%, quasi il doppio rispetto al 2017. «Il passaggio alla fase elettrica così come la stanno perseguendo le case automobilistiche è difficilmente realizzabile, soprattutto per via della carenza delle infrastrutture di ricarica», commenta **Paolo Ghinolfi**, a.d. di Sifa, società di noleggio a lungo termine del gruppo BPer Banca, specializzata in flotte aziendali. «Questa carenza ancora oggi impatta sulle poche vetture elettriche circolanti, e quindi renderebbe critico supportare adeguatamente tutte le vetture al 100% elettriche che teoricamente già oggi potrebbero essere messe in circolazione. Ci vorrà molto tempo prima che l'elettrico si affermi realmente come soluzione di mobilità nuova e alternativa a quelle attualmente esistenti. Ne consegue», conclude Ghinolfi, «che l'elettrificazione associata a un'ibridazione con motori tradizionali come il diesel o benzina è certamente la migliore fra le vie che possono rendere questo percorso naturale, fisiologico e attuabile, diversamente dall'opinione utopistica che oggi si sta creando, ossia che tutti debbano guidare con l'elettrico puro da subito.» (riproduzione riservata)

