

L'intervista **Riccardo Vitelli** Presidente di Top Thousand

«La strada dei grandi parchi»

► Il responsabile dell'osservatorio che raggruppa le più importanti aziende illustra le loro esigenze di mobilità

► «Chi deve utilizzare ogni giorno migliaia di vetture ha necessità molto particolari e può aprire percorsi nuovi»

Riccardo Vitelli è il fleet&mobility manager di Terna, società che gestisce le reti di trasmissione dell'energia elettrica in Italia, ma anche il presidente di Top Thousand, il centro studi o come lui stesso lo definisce - l'agorà che riunisce le aziende con almeno mille veicoli in flotta. Da chi è nata l'idea di Top Thousand?

«Io ho messo il seme, poi è stata sviluppata con il contributo di amici, come me fleet&mobility manager di grandi aziende. Abbiamo iniziato ad incontrarci in occasione di eventi parlando delle aree di miglioramento e delle nostre esigenze, poi ci è sembrato giusto creare un'agorà nostra all'interno della quale poterci confrontare».

Top Thousand è nato perché, con la sempre maggiore attenzione delle aziende di noleggio verso i professionisti e le PMI, pensate che le grandi flotte abbiano poca voce all'interno di Aniasa?

«Io sono stato tra i soci fondatori di Aniasa, che è un'altra cosa. Il problema è

che i responsabili di flotte di 50-100 veicoli affrontano problemi completamente diversi da altri che, come Terna, ne ha oltre 1.500 o altri ancora che ne hanno anche più di 10mila. Ecco perché abbiamo creato questo osservatorio: riunire i F&M manager delle aziende che hanno problemati-

OTTIMIZZATORE
Sotto
Riccardo Vitelli
fleet&mobility
manager di
Terna e
presidente di
Top Thousand



che ed esigenze similari. Di fatto però la massa critica media delle aziende associate in Aniasa si sta rimpicciolendo. Quali sono dunque le problematiche tipiche delle grandi flotte?

«Il fatto stesso di essere presenti dalla Sicilia all'Alto Adige e di avere mezzi di ogni tipo sono particolarità che non tutti hanno. Ad esempio, molte aziende, anche importanti come le municipalizzate, sono invece radicate soltanto localmente e si muovono in un'area circoscritta. Noi invece abbiamo bisogno di assistenza capillare e di schede carburante che vadano bene dalle Alpi all'Etna, inoltre sentiamo di più alcune tematiche importanti come la sicurezza attiva e passiva sui nostri veicoli. Non che gli altri non lo facciano, ma noi di più».

E il corporate car sharing aziendale si sta diffondendo tra le

grandi aziende?

«Sì e quelle che lo hanno introdotto hanno verificato che c'è un'ottimizzazione negli spostamenti del 12%, un dato di rilievo che si trasforma in grandi risparmi».

A quali risultati siete già pervenuti o le altre problematiche siete riusciti ad enucleare?

«Abbiamo verificato che i nostri parchi auto stanno diventando sempre più green: in media 120 g/km di CO2, anche grazie all'accelerazione del ricambio dei parchi e all'introduzione sempre più massiccia di auto elettriche e ibride».

Quali sono le sue previsioni per questo tipo di propulsioni all'interno dei grandi parchi?

«È un cambiamento ormai irreversibile. Si parla di batterie al grafene che offriranno un rendimento superiore del 25% con costi inferiori e autonomie più ele-

vate. Se sarà davvero così, le aziende potranno investire sempre di più nell'elettrico. L'ibrido infine è sempre più presente, sia sui veicoli ad uso promiscuo sia operativi».

E invece che cosa pensa della telematica dell'automobile?

«Da una nostra inchiesta sappiamo che oltre il 50% stanno già applicando la black box o strumenti telematici che verificano l'utilizzo e la posizione dei veicoli anche per la sicurezza. Ci sono spazi per sfruttarne il potenziale anche per ottimizzare i costi».

Esiste ancora spazio per l'acquisto e la gestione diretti delle flotte?

«La gestione diretta è ormai una cosa del passato e, sempre secondo la nostra inchiesta, oltre l'80% delle grandi aziende fruitrici del Noleggio a Lungo Termine. Credo che il fleet management po-

trebbe essere utilizzato sempre di più e che l'outsourcing per la gestione dei servizi è essenziale per poter lavorare bene».

E invece come vede l'outsourcing di servizi di mobilità più ampliati da parte delle grandi aziende?

«Sono convinto che tra qualche

tempo non si parlerà più di fleet&mobility manager o di travel manager, ma tutto ciò che è spostamento sarà unificato e si parlerà di mobilità a 360 gradi e non più soltanto di fleet o mobility o travel».

Quale sarà per le grandi aziende nel futuro l'intermediario preferenziale per la mobilità?

«Penso che tutti gli attori coinvolti nella mobilità - case automobilistiche, noleggiatori, assicuratori, etc. - abbiano qualcosa da dare o da ricevere e non vedo un solo interlocutore, ma tanti che vogliono collaborare per migliorare il servizio automotive e raggiungere l'obiettivo di soddisfare a pieno tutti i clienti interni. Ma se domani ci fosse una sola entità in grado di farlo a pieno, ben venga».

Nicola Desiderio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



UNO DEGLI ASPETTI FONDAMENTALI DEL NOSTRO BUSINESS È DI OPERARE SULL'INTERO TERRITORIO NAZIONALE

Risvolti della spending review l'auto condivisa fatta in casa

LA NOVITÀ

Razionalizzare le dimensioni, la composizione e l'utilizzo del parco auto. Anche se la situazione economica generale mostra un (lento) miglioramento, gli anni terribili dai quali stiamo faticosamente uscendo hanno lasciato il segno, e anche il settore delle flotte ha fatto tesoro dell'amara lezione, sperimentando la spending review ha inciso - spesso in modo drammatico - su tutte le funzioni aziendali.

La necessità di migliorare l'allocation di risorse sempre meno generose non ha portato solo al downsizing, alla migrazione verso auto più compatte e motorizzazioni meno potenti, piuttosto che all'allungamento dei tradizionali contratti di leasing e noleggio a lungo termine, ma ha favorito la ricerca di soluzioni innovative capaci di rendere più funzionale e produttivo l'uso della flotta aziendale.

Forte del favore con cui, almeno nelle grandi città, è stato accolto dalla clientela privata, il car sharing bussava alle porte delle aziende, puntando su ottime carte da giocare, come ci conferma Davide Gibellini, fondatore e partner di GR Advisor, società leader in Italia per la consulenza nel campo della mobilità aziendale che garantisce i propri servizi non solo alle organizzazioni rappresentative del settore - Assilea per le società di leasing e Aniasa per il noleggio a lungo termine - ma anche a molte delle aziende che gestiscono i parchi auto più cospicui del Paese, come

DAVIDE GIBELLINI DI GR ADVISOR: «IL CORPORATE CAR SHARING CONSENTE DI RISPARMIARE ANCHE IL 10-15%»

spiega lui stesso.

«Abbiamo collaborato con oltre 100 flotte italiane, portando a termine dei lavori di analisi, ottimizzazione ed efficientamento. Abbiamo riscontrato che lo spostamento dal car sharing "cittadino" a quello corporate all'interno delle aziende è un fenomeno nei cui confronti l'interesse è in evidente crescita soprattutto negli ultimi due anni».

NUMEROSI VANTAGGI

Dal punto di vista aziendale, secondo il nostro interlocutore la pratica dell'auto condivisa applicata al mondo degli utilizzi professionali presenta tre vantaggi fondamentali. Il primo è la facilità di utilizzo, grazie alla possibilità di prenotare anche in ambito aziendale la vettura che serve anche con il smartphone, tramite apposite app, esattamente come si fa con il car sharing "privato", mentre fino a ieri la prenotazione avveniva in maniera statica, via carta o tutt'al più via



INNOVATORE
Davide Gibellini
fondatore
di GR Advisor

web. Il secondo vantaggio è rappresentato dal costante controllo del veicolo tramite la telematica, gestendo in automatico gli interventi di manutenzione e tagliandi in modo da garantirne sempre la perfetta efficienza. Insomma, l'auto utilizzata in car sharing non è più una sorta di figlia di nessuno come accadeva prima del massiccio intervento della tecnologia. Terzo - ma forse ancora più decisivo - vantaggio, il risparmio. La possibilità di condividere il veicolo, utilizzandolo con una maggiore in-

tensità, consente di ridurre le dimensioni complessive del parco auto perché la telematica, monitorando con estrema precisione quando e quanto una vettura viene utilizzata, consente di stabilire degli algoritmi per calcolare il corretto dimensionamento della flotta aziendale.

Per quanto riguarda l'approvvigionamento, la scelta aziendale è assolutamente libera: le auto possono essere acquistate direttamente piuttosto che affittate in noleggio a lungo termine. L'importante è che siano a disposizione esclusivamente del personale dell'azienda. Ed è ovvio che i vantaggi siano tanto

più rilevanti quanto più grande è la dimensione del parco auto, esattamente come accade nel caso car sharing cittadino, diffuso e affermato soltanto nei centri urbani di maggiori dimensioni. Perché la condivisione è tanto più significativa quanto più ampia è la platea dei potenziali utilizzatori.

«Per essere franco - conclude Gibellini - molte sono le società che studiano il problema, ma sono meno numerose quelle che hanno già adottato in pieno il Corporate Car Sharing. Ma quelle che lo hanno fatto possono vantare risparmi oscillanti tra il 10 e il 15%».

Giampiero Bottino

© RIPRODUZIONE RISERVATA