

Indice Articoli ANIASA

25 Luglio 2025

ANIASA

01/08/2025	FLEET MAGAZINE	GLI ESPERTI DI BUSINESS TRAVEL VANNO IN SCENA	Pag. 2
01/08/2025	FLEET MAGAZINE	LA POLITICA DISTANTE DAL MERCATO	Pag. 5



GLI ESPERTI DI BUSINESS TRAVEL VANNO IN SCENA

Grazie al primo evento organizzato da LabSumo in collaborazione con BusinessMobility.travel e realizzato a seguito di una survey telefonica compiuta su 102 travel manager di aziende operanti in Italia, abbiamo invitato quattro esperti – da cui il pay off *Ask the Experts* – con cui abbiamo commentato i risultati: sono David Jarach (compagnie aeree), Giuseppe Benincasa (rent-a-car), Andrea Giuricin (Trasporto ferroviario) e Davide Rosi (TMC). Ecco il film dell'incontro milanese

di Alessandra Manzanares

Milano chiama, il business travel risponde. La community composta da travel manager, operatori, fornitori di servizi e aziende si sono confrontati sui grandi temi della mobilità d'affari, a partire dai risultati di una survey esclusiva che ha coinvolto 102 travel manager italiani. È successo alla Palazzina Appiani di Milano, nella splendida cornice del Parco Sempione, con *Beyond the Borders*, il primo evento organizzato da Lab Sumo per mettere intorno allo stesso tavolo chi guida il cambiamento nel business travel italiano.

"Abbiamo voluto accendere i riflettori sulla parte meno raccontata del nostro settore: quella in cui chi viaggia, chi gestisce, chi offre servizi si incontra davvero per costruire soluzioni concrete", ha spiegato in apertura **Alberto Vita**, vicedirettore di BusinessMobility.Travel. "Oggi non bastano più i dati. Serve confronto vero, serve mettere a fattor comune esperienze, difficoltà e obiettivi. E ascoltare veri esperti super-partes. Che possono dare quella spinta innovativa di cui il settore ha bisogno". E così è stato. Quattro tavoli di

lavoro tematici, quattro ambiti strategici del business travel: compagnie aeree, rent-a-car, trasporto ferroviario e TMC. Per ogni cluster, una fotografia aggiornata dello stato dell'arte e un confronto diretto tra domanda e offerta, moderato dai giornalisti della testata. Una giornata intensa, con spunti concreti e qualche provocazione, tra numeri e testimonianze autentiche. Un evento nato per andare oltre i confini, appunto: quelli dei ruoli, delle sigle, dei formalismi, per portare il business travel dove deve andare: avanti.

Guarda il video



Fm

18



BEYOND THE BORDERS



COMPAGNIE AEREE: priorità frequenze e servizi

Il confronto sulle compagnie aeree si è aperto con la presentazione dei risultati della survey, commentati da **David Jarach**, Founder & Chairman di diciottofebbraio, che ha evidenziato il ruolo centrale delle frequenze e degli orari per i business traveller. Con un occhio sempre al prezzo. "Chi viaggia per lavoro cerca soluzioni affidabili, che siano queste date da compagnie legacy o low cost non è importante: gli accordi quadro fanno il resto", ha spiegato Jarach. **Federica Fucà**, Responsabile Travel Terna Spa, ha confermato: "Le aziende vogliono stabilità, certezza operativa e un supporto reale nelle emergenze. Il vero problema non è il prezzo: è la coerenza tra ciò che viene promesso e l'esperienza reale del viaggiatore. Soprattutto nella gestione dei disservizi, si può e si deve fare meglio". Anche se, a dire il vero, tutti hanno convenuto che spesso i disservizi arrivano da accadimenti esterni alla volontà delle compagnie. Che possono solo abbozzare e gestire al meglio l'accadimento. A portare il punto di vista dell'industry è stata **Lara Roma**, Senior Sales Manager Aviareps: "Lato vettori, la sfida è allineare l'offerta alle esigenze mutevoli delle aziende, garantendo frequenze adeguate e servizi di qualità, anche in contesti complessi come quelli attuali". Per Roma la collaborazione con i TM e clienti è fondamentale per costruire soluzioni "efficienti e flessibili".

RENT-A-CAR: chiave flessibilità

Nel tavolo dedicato al rent-a-car, **Giuseppe Benincasa**, Direttore Generale di Aniasa, ha tracciato un quadro chiaro: "Il noleggio a breve termine sta vivendo un momento di evoluzione digitale e di attenzione crescente alla sostenibilità. Ma per le aziende serve ancora più trasparenza e strumenti semplici per gestire i noleggi". **Antonio Ceschia**, Head of People Services del Gruppo Intesa Sanpaolo, ha raccontato il punto di vista del travel manager: "Per noi è fondamentale avere un servizio di noleggio che sia non solo efficiente ma anche flessibile, in grado di adattarsi alle diverse esigenze dei viaggiatori corporate. La sostenibilità è un tema ormai imprescindibile e cerchiamo fornitori che investano in flotte elettriche e processi digitali per rendere l'esperienza più semplice e green". **Stefano Orlandini**, General Manager di RentalPlus, ha offerto la prospettiva del fornitore: "Dal nostro lato lavoriamo per garantire flessibilità e rapidità, ma anche per anticipare le esigenze future con tecnologie digitali che migliorino il servizio". Questo, per Orlandini, significa puntare sull'elettrico e su soluzioni di mobilità integrate che rispondano alle aspettative dei travel manager e delle aziende in termini di sostenibilità e user experience.



Punti di riferimento per il settore

Dai colleghi coinvolti nella survey sono usciti due nomi che hanno raccolto un plauso generale: **Cesare Belosi** e **Roberta Billè**. Cesare, Global Travel & Expenses Manager di CNH Group, è stato votato come Manager Leader Tech, proprio per la sua competenza e affidabilità sul fronte tecnologico. Roberta, Xpend Manager di Sandoz Italia e Presidente GBTA Italy, si è invece guadagnata il titolo di Travel Manager Leader Sharing, grazie alla sua disponibilità nel condividere informazioni e best practice. Due professionisti che, a giudicare dai voti ottenuti, sono un vero punto di riferimento per il settore.



19

BusinessMobility
TRAVEL
BEYOND THE BORDERS

TRENI: alta velocità vincente

“Sostenibilità, frequenza e puntualità sono i grandi asset del trasporto ferroviario, specialmente sulle tratte dell’alta velocità come la Milano-Roma”, ha esordito **Andrea Giuricin**, professore di Economia dei Trasporti all’Università Milano Bicocca e Ceo di TRA Consulting. I numeri confermano il primato del treno su quella tratta, ma i temi caldi sono due: i ritardi e la connettività. Anche se lo stesso Giuricin ha sottolineato come “il tema Wi-Fi è sentito quasi e solo unicamente in Italia. Perché è una sfida tecnologica mantenere un servizio su un treno con, magari, 400 persone collegate simultaneamente, che va a 300 all’ora sfrecciando sotto una serie di gallerie”. **Alberto Dalle Molle**, Global Travel Manager di PQE Group, ha raccontato le difficoltà quotidiane dei consulenti aziendali: “Per chi viaggia per lavoro il Wi-Fi è fondamentale. Non poter lavorare in treno significa perdere produttività”. **Leonardo Cesarini**, Cco di Trenord, ha riconosciuto il problema: “Stiamo lavorando su soluzioni strutturali, anche in vista delle Olimpiadi di Milano-Cortina. È una sfida tecnica complessa, che muove ogni giorno circa 750.000 passeggeri giornalieri e coordiniamo oltre 2.300 treni. Questo richiede un’infrastruttura solida e una grande capacità di integrazione digitale”.

TMC: consulenza e tecnologia

L’ultima round table ha acceso i riflettori sul ruolo delle Travel Management Company. A introdurre i dati **Davide Rosi**, ad di Siap Srl, che ha lavorato nell’industry per tanti anni: “Le aziende chiedono sempre più consulenza vera e capacità di gestione integrata tra prenotazioni, policy e sostenibilità”. **Manuel Corsi**, Corporate Travel Manager di Chiesi Group, ha portato l’esperienza diretta di chi si confronta ogni giorno con i sistemi di prenotazione, mettendo in evidenza una criticità spesso sottovalutata: “Molti viaggiatori, soprattutto quelli non abituati a usare i sistemi di prenotazione online, trovano i self booking tool complicati e poco intuitivi. Solo così si può garantire un’esperienza positiva per tutti, non solo per gli addetti ai lavori.” Tradotto serve più semplicità, troppi passaggi portano all’insoddisfazione dell’utente. **Simone Frigerio**, Direttore Generale di Frigerio Viaggi ha lanciato lo sguardo al futuro: “L’intelligenza artificiale sarà determinante: già oggi permette preventivi in tempo reale e in futuro accelererà ulteriormente le risposte. Le TMC che sapranno integrarla bene sopravvivranno, le altre scompariranno”.
 Quattro tavoli, quattro confronti senza filtri. Con un’unica certezza: il business travel italiano ha voglia di evolversi, e Beyond the Borders ha saputo raccontarlo.


Quando il Travel sposa il Fleet

All’entrata della Palazzina Appiani nel Parco Sempione di Milano ha fatto sfoggio di sé durante l’evento anche una Jaecoo 7 con l’Esclusiva motorizzazione SHS (Super Hybrid System), una ibrida plug-in che piace alle Flotte. Fleet e travel che in molte aziende si trovano a operare gomito a gomito, se non a convogliare nella stessa persona i due compiti (nella nostra survey di cui sopra si sono detti Travel e Fleet o Mobility Manager un quinto circa degli interpellati). Due argomenti che trattiamo con due diverse linee editoriale anche noi di Sumo Publishing. Quindi in tanti hanno apprezzato l’auto in esposizione statica, una Urban Suv da 347 Cv di potenza ma con, soprattutto, una autonomia di ben 1200 chilometri di cui fino a 130 chilometri in solo elettrico in città.

FOCUS

DECARBONISE CORPORATE FLEET

LA POLITICA DISTANTE DAL MERCATO

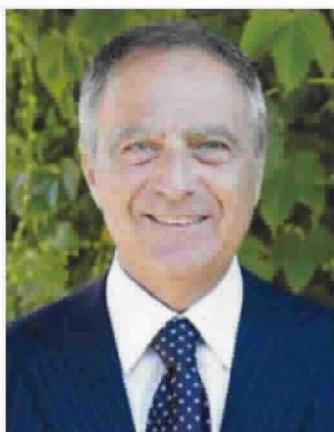
Di transizione energetica e di crisi dell'auto si parla un po' meno, l'attenzione della politica italiana e europea è oggi diretta altrove. Le preoccupazioni maggiori riguardano infatti il conflitto in Medio Oriente ed i possibili negativi impatti sul prezzo del petrolio e sulle rotte commerciali mondiali con ricadute anche sull'automotive.

Ma il settore continua a vivere una prolungata fase di tensione correlata alle note sfide contemporanee: volumi stagnanti, rallentata crescita dell'elettrificazione in quasi tutti i Paesi Eu, tensioni economiche, sovracapacità produttiva, un sempre maggiore gap nel modello industriale verso la Cina. E poi l'aumento dei prezzi delle auto: dal 2019 sono aumentati del 40%, contro un aumento medio degli stipendi europei del 12%. La situazione di mercato e le ripercussioni occupazionali e sociali impongono una virata decisa.

In risposta a queste sfide, la Commissione Europea ha presentato a marzo scorso l'ambizioso Piano d'Azione, in linea con il Green Deal (l'Europa climaticamente neutra entro il 2050), ed il Documento "Decarbonise Corporate Fleet", con l'obiettivo di stimolare la domanda di veicoli a zero emissioni nelle flotte aziendali, chiedendo l'opinione dei vari Stati unionali.

Il piano europeo per spingere l'elettrificazione delle flotte è allo studio nei vari Stati comunitari. Ma le proposte ad oggi sono infatti ancora molto distanti dalle reali dinamiche del mercato

di Pietro Teofilatto



Pietro Teofilatto, ANIASA

E l'Italia ha già completato l'esame dei due documenti Ue attraverso la X Commissione Attività Produttive della Camera dei Deputati, che, dopo le audizioni degli *stakeholder* di riferimento, ha approvato il 17 giugno scorso i pareri finali.

PARERE NEGATIVO SUL PIANO D'AZIONE PER L'AUTOMOTIVE

Per la X Commissione il Piano non risponde alle necessità del settore e alle richiamate sfide per la competitività. In primo luogo non c'è un'inversione di tendenza come richiesto dall'industria europea. Le proposte sono infatti ancora molto distanti dalle reali dinamiche del mercato, oltre che deludenti per quanto riguarda contenuti e obiettivi generali, non indicando una vera strategia industriale, coerente e organica, per il mondo dell'auto. La Commissione

della Camera ha poi stigmatizzato la totale assenza nel Piano di indicazioni esplicite sull'adozione del principio della neutralità tecnologica, e l'esclusiva focalizzazione sulla transizione verso la mobilità elettrica. In tal modo, si ripeterebbe il superato approccio ideologico che ha contribuito a portare il settore nella difficile situazione che sta attraversando.

Per i parlamentari italiani servono modifiche sostanziali. Il Piano deve essere sostenuto da uno specifico Fondo europeo dotato di considerevoli risorse, da istituire subito, anche sospendendo le regole del Patto di stabilità, con un chiaro cronoprogramma. Deve poi essere espressamente stabilito un approccio tecnologicamente neutrale che permetta di sviluppare più soluzioni di mobilità, includendo anche i bio-fuel, gli e-fuel tra i vettori determinanti per la decarbonizzazione dei trasporti, nonché gli endotermici euro 6 e successivi. E abolendo il vigente sistema sanzionatorio previsto per le Case per il superamento dei limiti di CO2. Il Piano deve accompagnare il consumatore nella transizione attraverso un coinvolgimento consapevole e non imponendo dall'alto vincoli e date. Servono contributi e incentivi stabili, con piena autonomia di scelta per la motorizzazione a basso impatto ambientale più confacente alle proprie esigenze.

Immatricolazioni flotte aziendali 2024

Francia	502.000
Germania	1.218.000
Italia	396.000
Spagna	307.000
Regno Unito	918.000

Fonte: ANIASA su dati Dataforce

FOCUS

DECARBONISE CORPORATE FLEET

DECARBONIZZAZIONE: NO AD APPROCCI IDEOLOGICI

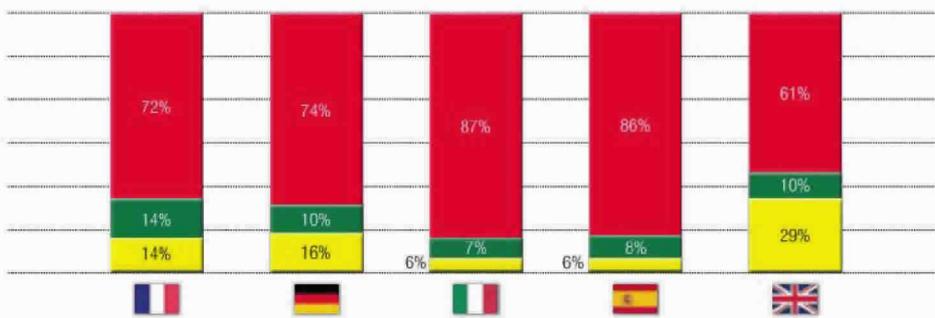
Per gli Uffici parlamentari le sfide per la competitività dell'auto europea sono affrontate dai decisori politici con un profilo eccessivamente teorico e regolamentato. Il tema dell'impatto ambientale dei trasporti va gestito con proposte realistiche, che portino alla riduzione delle emissioni di CO2, considerando la sostenibilità industriale e produttiva.

Sul tema flotte, che valgono 3,3 milioni di immatricolazioni nei 5 maggiori Paesi Ue e che nel 2024 registrano tuttora livelli di penetrazione dell'elettrico inferiori alle previsioni, la X Commissione ha confermato le stesse considerazioni espresse sul Piano d'azione. Si chiede pertanto a Bruxelles di non puntare solo sull'elettrificazione dei veicoli per le aziende, ma di applicare anche in questo importante canale la piena applicazione del principio della neutralità tecnologica. Sono poi richiesti impegni più concreti per introdurre incentivi fiscali e misure agevolative a favore della domanda da parte delle aziende. Fondamentale anche per le flotte l'istituzione di un Fondo e iniziative, anche fiscali, in favore del car sharing e del noleggio a breve termine.

EMERGONO PROPOSTE "ALTERNATIVE"

Nell'ambito della X Commissione sono peraltro state presentati da

Immatricolazioni flotte aziendali 2024 - Alimentazione



Fonte: ANIASA su dati Dataforce



parlamentari di opposizione altri pareri, che, nell'apprezzare la Comunicazione della Commissione, suggeriscono varie misure, correlate a recenti proposte di legge in materia di fiscalità per le auto aziendali, basate sull'articolazione in scaglioni di emissioni di CO2. Le misure prospettano un vantaggio fiscale iniziale per i veicoli elettrici, da ridurre progressivamente negli anni. Per i veicoli ibridi plug-in e quelli a motore endotermico, i benefici dovrebbero invece ridursi gradualmente, parallelamente alla crescita delle immatricolazioni di veicoli a zero emissioni. In questa logica di applicazione temporale di un sistema bonus-malus, le proposte alternative delineano la revisione delle percentuali di deducibilità dei costi e di detraibilità dell'Iva per le auto aziendali. Anche il calcolo del fringe benefit per l'uso promi-

scuo verrebbe parametrato alla classe emissiva. Per finanziare il tutto è proposta la costituzione di una "tassa di immatricolazione", correlata alle emissioni di CO2, da applicarsi all'acquisto o noleggio dell'auto aziendale. Se tali proposte hanno il merito di raccogliere in un unico contesto legislativo i vari temi fiscali, è però estremamente discutibile la notevole penalizzazione prospettata per l'endotermico, che oggi vale l'86% delle flotte aziendali. Stupisce poi la proposta di una nuova tassa, che, oltretutto, azzererebbe i previsti benefici tributari e che mal si concilia con un fisco intelligente. Serve maggiore ponderazione del legislatore a livello europeo e nazionale. La strada verso la transizione è tracciata, ma occorre maggior conoscenza delle realtà e dei problemi da superare. C'è ancora da lavorare sul tema.

Suddivisione per alimentazioni - Flotte aziendali

	Bev			Phev			Le altre motorizzazioni	
	Quota % 2024	Quota % 2023	Var. unità 24/23	Quota % 2024	Quota % 2023	Var. unità 24/23	Quota % 2024	Quota % 2023
Francia	14	12	+3.237	14	15	-8.459	72	73
Germania	16	19	-32.787	10	9	+11.278	74	72
Italia	6	5	-414	7	8	-9.294	87	87
Spagna	6	6	-429	8	9	-3.170	86	85
Regno Unito	29	25	+52.295	10	10	+8.290	61	65

Fonte: ANIASA su dati Dataforce