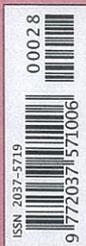


Casa Editrice la fiaccola srl

Numero 28
settembre 2013

Flotte & finanza

Scegliere, Gestire, Ottimizzare



"Call Me"



*Chi ha ceduto
al fascino
del call center?*

Viaggio nella giungla dei 'centri ascolto' delle società di NLT

Alpha-Electric

Una formula per capire
il potenziale della flotta

Missione Mobilità

Automotive e Governo,
prove di avvicinamento

Volvo

Sei modelli in sala trucco
per un pieno hi-tech

TEMPO DI LETTURA:

4 minuti

QUESTO ARTICOLO INTERESSA A:

Case auto, concessionari, istituzioni,
società di noleggio, automobilisti

missione
mobilità
www.missionemobilita.it

CITTÀ SENZA MOTORI

C'è chi dice no

L'auto non è nemica della mobilità nuova. Ma per lavorare in quella direzione, il Governo deve smettere di vessarla. Togliere limitazioni e superbolli sarebbe un primo passo

di Roberta Carati



Automobilisti, motociclisti, ciclisti, pedoni... In ognuno di noi convivono queste quattro 'anime' ed è con tutte e quattro che bisogna fare i conti. Pena l'inutilità del dibattito.

Lo ha avuto ben chiaro fin dalla sua nascita AMOER, il movimento di opinione presieduto da Pierluigi Bonora. Anche nell'ultima occasione pubblica, la tappa milanese dell'edizione 2013 di 'Missione Mobilità', l'Associazione per una Mobilità Equa e Responsabile ha invitato al confronto esponenti del settore *automotive* (motociclo e ciclo inclusi) e rappresentanti delle istituzioni locali e nazionali.

Che questa volta non hanno lasciato la sedia vuota.

Annunciandosi come "liberali, ormai una specie protetta", il presidente della Commissione Finanze alla Camera Capezzone e il viceministro dell'Economia Casero sono stati accolti da Bonora con queste parole: "La platea è arrabbiata. Non si parla dei venti concessionari al giorno che chiudono, delle officine rimaste senza lavoro, del superbollo che ha fatto licenziare centinaia di persone... L'auto vale Pil e posti di lavoro, eppure Roma non sembra percepirlo". "Sono anni - ha rincarato la dose il presidente Aniasa Ghinolfi - che non abbiamo risposte dal Governo, con un danno incredibile per l'Erario: un milione di auto che manca dal mercato porta quattro miliardi in meno di IVA, e se aggiungiamo l'indotto, arriviamo a otto-nove miliardi, quasi quanto una Finanziaria". E ancora, andando a toccare i nervi scoperti del noleggio: "I limiti di deducibilità sull'auto aziendale fissati da Fornero sono una follia; con l'Iva detraibile al 40 per cento siamo in infrazione; quanto al superbollo, vogliamo capire che se si immatricola un'auto di lusso c'è una ricaduta positiva su tutta la filiera?".

Noleggio, i nodi da sciogliere

"Il clima di fondo verso l'automobile - ha ammesso Casero - è negativo. E molte misure del precedente Governo sono figlie di un atteggiamento punitivo, a partire dal superbollo che ha dato gli effetti contrari a quelli per cui era stato creato; nelle flotte però - ha puntualizzato il viceministro - entravano anche auto che non erano affatto strumentali al business. Su questi temi - ha concluso - bisogna

intervenire correggendo situazioni particolari. Ma non si può uccidere un intero settore". Gli ha dato manforte Capezzone, ripromettendosi di "far entrare in agenda i temi della deducibilità e detraibilità. Mi batterò - ha annunciato - perché le spese legate alle auto siano considerate come quelle di altri settori e quindi con un trattamento fiscale ben più favorevole di quello attuale. L'automobilista è troppo vessato dallo Stato".

Soddisfatto il padrone di casa, il presidente AMOER, che confida "in una reale svolta verso la ripresa a partire, magari, dall'abrogazione del superbollo sulle auto al top di gamma e da una revisione della fiscalità sulle vetture aziendali". ■

Tra gli ospiti:
l'editorialista
Feltri, il presidente
Aniasa Ghinolfi, il
sindaco di Andora Floris,
il direttore Anfia Giorda,
il direttore del Museo Ferrari
Ghini, il presidente Unrae Nordio,
il direttore generale Ancma Calari,
il vicepresidente Federauto De
Lorenzi, il massmediologo Davi,
i parlamentari Capezzone e Casero.

Pierluigi Bonora:
"Missione Mobilità
ha messo faccia a faccia
i vertici della filiera
dell'automotive con
il Governo. Non è stato
facile, ma l'operazione
è andata a buon fine".

LONG ELECTRIC

TEMPO DI LETTURA:

8 minuti

QUESTA RUBRICA INTERESSA A:

Case, società di noleggio, concessionari, responsabili acquisti, fleet manager, driver

CARESTREAM HEALTH

La città elettrica secondo Alphabet

Dopo la Grande Fusione che ha scosso gli equilibri tra i colossi del NLT, il marchio del Gruppo Bmw affronta con piglio teutonico la campagna elettrica. "E non è tutto", anticipa l'AD Andrea Cardinali

Uno-due: in pochi giorni Alphabet spara due cartucce forti in comunicazione di settore e prima sacralizza l'integrazione di ING Car Lease e poi lancia in concreto un programma elettrico senza apparenti sbavature. A dirla tutta, quello che a noi sembra essere, al momento, il progetto meglio congegnato da quanti - tanti - si sono fin qui avventurati nella campagna di verdeificazione della mobilità, scontrandosi sul muro dei tem-

L'approccio all'elettrico non può limitarsi all'offerta di un canone o di un servizio.

pi di ricarica, della scarsità dei modelli, della pochezza delle infrastrutture. Il piano Alphabet è invece ben strutturato, e resiste alle bordate di quanti - come noi - sono estremamente critici verso gli enunciati trionfalistici sulla mobilità elettrica. Convince - anche - la credibilità e serietà di Andrea Cardinali, presidente e AD di Alphabet, che non si nasconde mai dietro a un dito (in questo caso, dietro a una presa di corrente) e su questo progetto ha investito se stesso.

Per questo lo abbiamo incontrato, ponendogli alcune domande su come Alphabet vuole cambiare le regole del gioco e affermarsi come *total player* (ma questo, raccomandiamo, potrà farlo quando acquisirà un *know-how* significativo per il trasporto merci leggero e pesante) nel mercato italia-

L'EMINENZA GRIGIA DELL'ETICA ANIASA

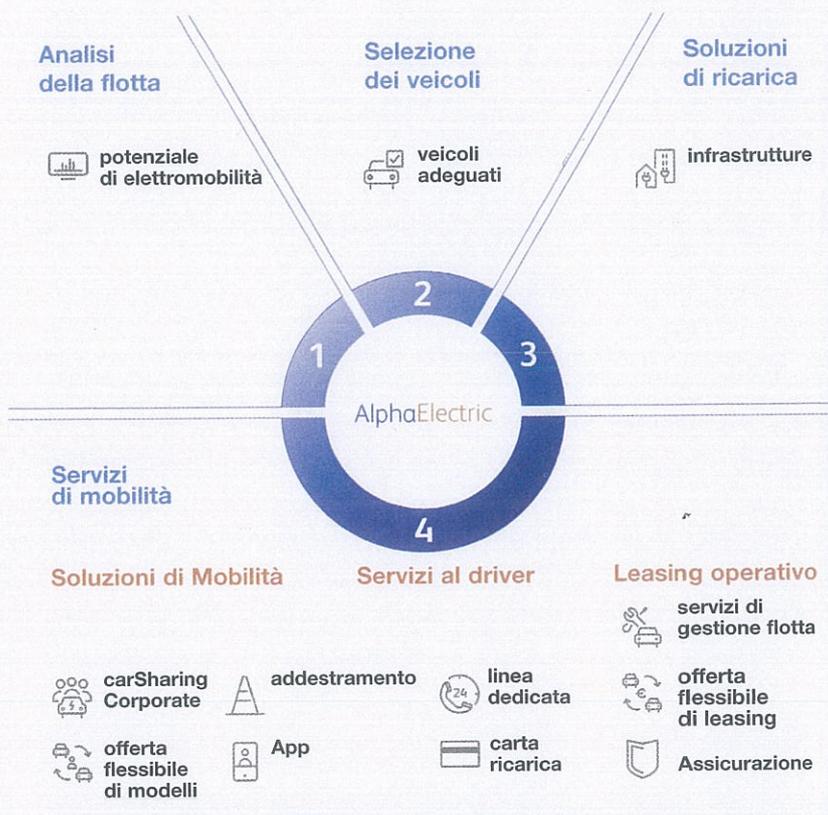
Andrea Cardinali è noto ai nostri lettori anche quale ispiratore del codice etico di Aniasa, un passo importante verso la maturità del settore. Con un passato in Hertz e GE Capital, Cardinali approda nel 2012 in Alphabet, guidando la fusione con ING Car Lease, operazione conclusa senza strappi grazie a una perfetta compatibilità e integrazione dei brand. Conserva il seggio di vice presidente Aniasa curando i rapporti con l'organizzazione europea Leaseurope.



no ed europeo. Ma gli eventi ci hanno scavalcato: poche ore dopo il nostro fugace incontro (il breve report è nella pagina seguente), ecco l'evento più elettrizzante dell'anno: la presentazione di AlphaElectric. E allora, parliamone subito.

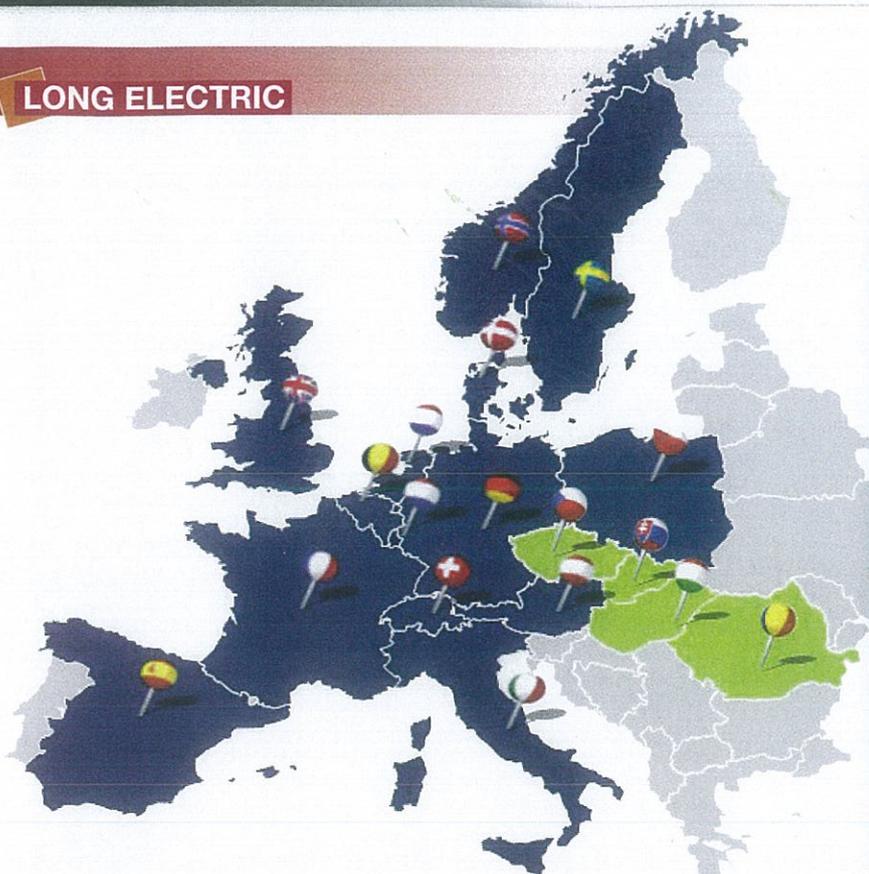
Qual è il tuo potenziale di elettrificazione?

Il diagramma in alto sintetizza molto bene l'approccio di Alphabet all'elettrico. Un approccio non banale, che rivela un attento esame di necessità, abitudini, comportamenti. Si parte dal potenziale di 'elettrificabilità', ovvero l'analisi di come, quando e quanto una determinata flotta può sposa-



re l'elettrico. Dietro l'algoritmo, una specie di 'formula dell'elettrificabilità', c'è l'*imprinting* di Deloitte, società di consulenza che confessa candidamente la sua doppia strategia: da un lato l'analisi scientifica delle oggettive necessità del cliente in base a parametri facilmente codificabili e legati alla tipologia dell'uso dell'auto, la staticità della stessa in ore di ufficio, la possibilità/volontà di installare stazioni di ricarica, il peso della politica verde, l'analisi dei bisogni individuali, la distanza dai luoghi di residenza; dall'altro l'importanza del fattore emotivo legato alla novità rappresentata dall'auto elettrica. Ma è senz'altro il primo aspetto quello che attrae la nostra attenzione. Come funziona questa formula magica? Alphabet e Deloitte hanno messo a punto uno strumento virtuale, detto EPT (Electrification Potential Tool) che trae i dati di cui sopra da una scatola nera posta a bordo di veicoli-campione, in grado poi di riversare informazioni, in forma anonima, sullo stile e le abitudini di guida dei potenziali destinatari di veicoli elettrici.

La Renault Zoe, una delle vetture full elettrico cui si guarda con maggiore attenzione, grazie alla concezione moderna dei tempi di ricarica. In alto, il diagramma di flusso per l'assunzione di veicoli elettrici in flotta: dall'analisi del potenziale elettrico alla gestione del parco veicoli. Un recente studio dimostra che la percorrenza media casa/lavoro è inferiore ai 100 chilometri, ovvero meno di una ricarica completa degli attuali modelli.



Grazie alla fusione con ING Car Lease Alphabet, società di NLT del Gruppo Bmw, ha allargato la sua presenza nei principali mercati europei, con poche, insignificanti sovrapposizioni di clienti.

La mappa mostra la penetrazione nel continente: in blu la presenza *corporate*, in verde con i partner, tutti nell'area dell'Est Europa.

La somma di queste informazioni determina la congruità dell'offerta di *e-mobility*. A quel punto si comincia a parlare di modelli, servizi, canoni... insomma un territorio più agevole per il noleggiatore tradizionale. Partner nell'impresa sono Schneider per le centraline di ricarica ed Eni per la fornitura di energia. Il vero valore aggiunto è l'Add on Mobility, ovvero la possibilità di disporre di un veicolo tradizionale quando necessita. E ciò tiene lontane le angosce da week end. La chicca è invece una App multiplatforma che si autoaggiorna riguardo le stazioni di ricarica disponibili nelle vicinanze.

La prossima sfida? Un altro argomento 'epico'

Affrontato con fiero piglio l'argomento elettrico, Cardinali ha un altro settore di spessore, spesso invano cavalcato da altri noleggiatori, ovvero la condivisione, *sharing* o *pooling* che sia, da proporre ai clienti: AlphaCity. Il progetto parte dall'idea, ci sembra, di considerare l'azienda come un universo a se stante, all'interno del quale ha senso parlare di *sharing* e condivisione. Quel che è certo è che presto, visto quanto successo con l'elettrico, Alphabet entrerà ancor più nel dettaglio, consentendoci di meglio comprendere i punti di forza della proposta. Come avvenuto con AlphaElectric. ■

Cardinali e la 'mobilità totale'

Non potevamo certo accontentarci della presentazione al mercato italiano dei due progetti che rappresentano il presente e il futuro di Alphabet (elettrico e *sharing*) per parlare su Flotte&Finanza di uno dei principali *player* del NLT. Ecco che allora abbiamo incontrato Cardinali per approfondire alcune tematiche.

F&F Entriamo subito nel merito di questi due servizi 'core' di Alphabet. Perché sono all'avanguardia?

▲ Prima di tutto non dimentichiamo che vanno collocati in un contesto più ampio di offerta di servizi, già di alto profilo. Si tratta di progetti 'olistici', il risultato non è la banale somma delle sue componenti. Per dirla in breve, non ci limitiamo a proporre un'auto elettrica, ma suggeriamo un approccio totale, completo (vedi articolo principale, NdA); per quanto riguarda il *corporate sharing*, vi diremo di più in primavera, ma l'approccio avrà le stesse caratteristiche: il risultato porterà più vantaggi della somma dei singoli servizi.

F&F Qual è il valore *captive* per Alphabet?

▲ Abbiamo la fortuna di avere un azionista come Bmw, basti questo. Una struttura solida, proiettata verso il futuro, con la capacità di ricerca e innovazione propri del Gruppo.

F&F Quali i limiti del *captive* per Alphabet?

Nessuno. Siamo *player* a tutto tondo.

F&F Un cenno all'integrazione con ING. Qual è il valore aggiunto?

▲ Enorme, da soli non avremmo potuto assicurare una crescita così significativa. E posso affermare che il processo di integrazione è finito, senza traumi e con piena soddisfazione di tutti: poche sovrapposizioni (compresa l'area commerciale), importanti economie di scala, nessun licenziamento anzi nuove assunzioni, una impronta più internazionale, con la presenza in 19 Paesi.

F&F Abbiamo sentito dei riferimenti ai "nuovi mercati". Cosa intende?

▲ Intercettare tutte le esigenze di mobilità: taxi, NCC, lungo raggio, bus, aerei... Una nuova visione del viaggio. Sarà un progetto organizzativo a medio termine.

TEMPO DI LETTURA:

3 minuti

QUESTO ARTICOLO INTERESSA A:

**Fleet manager, società di noleggio,
Case auto, responsabili acquisti**

PROGETTI DI MIGLIORAMENTO

A tutto risparmio

Fleet&Travel, edizione numero 15 del convegno IIR, mette al centro le soluzioni per una gestione sostenibile della mobilità aziendale. A partire dai costi di iscrizione

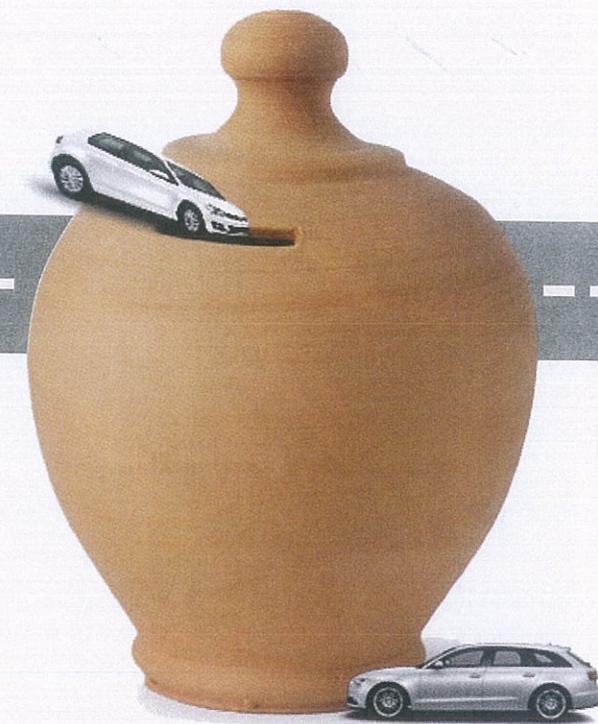
di Giacinta Moraschi

Saranno 199 euro ben spesi. Dopo una lunga frequentazione dell'evento Flotte organizzato dall'IIR (da quando si sviluppava su due giorni e il Travel viveva di vita propria), posso assicurare che gli addetti ai lavori torneranno a casa con un ricco bottino: di testimonianze, di informazioni, di suggerimenti pratici. Perché se c'è un aspetto che più di altri caratterizza il convegno dell'Istituto Internazionale di Ricerca, è il pragmatismo.

Basta dare un'occhiata al programma: ben 17 *case study* e tre tavole rotonde (di cui due in area *fleet*). Basta

leggere il sottotitolo: 'Benchmark sui più interessanti progetti di miglioramento della qualità e di ottimizzazione dei costi'. Basta scorrere l'elenco dei relatori, che si alterneranno al microfono incalzati da Giuseppe Guzzardi, direttore di questa testata: oltre al fiscalista Marchesi, al segretario generale Aniasa Teofilatto, al presidente A.I.A.G.A. Tortorici, alla docente universitaria

Montrasio, la platea ascolterà l'esperienza diretta di Boeretto in Eismann, Bucci in Henkel, Capogrosso in Henry Schein Krugg, Fanizzo in Epson, Fasolini in Nestlé, Fliri in Italcementi, Muradore in Beiersdorf,



Satiri in Colacem, Tortorici in Barilla, Vitelli in Terna. Sono *fleet manager*, *fleet specialist*, responsabili servizi generali, *mobility manager*... Sono, prima di ogni altra definizione, colleghi. Ed è con loro che i partecipanti a Flotte, anzi a Fleet&Travel secondo la formula due in uno che condensa in un'unica giornata due tematiche contigue, cercheranno il confronto.

Suggerimenti&Soluzioni

Gli argomenti sono tanti e sempre attuali: si va dai limiti e opportunità delle scatole nere ai progetti per

la sicurezza dei dipendenti e per la mobilità sostenibile, alle *car policy* che garantiscono maggiore efficienza, ai piani di integrazione *fleet - business travel*, alla riduzione dei costi e all'abbattimento degli sprechi nella gestione del proprio parco flotte.

Interessanti anche le tavole rotonde, proposte non come sessioni a sé ma come momenti di dibattito in corso

d'opera (alle 13 e alle 16.30): 'Il futuro del fleet management - la filiera a confronto su sfide, rischi e opportunità; 'Elettrica, ibrida, Gpl, metano - pro e contro, esperienze a confronto'.

**Interazione
e confronto diretto
caratterizzano
Fleet&Travel:
prevista al termine
di ogni intervento
una sessione
di domande-risposte.**

A PROPOSITO DI FLOTTE&FINANZA

'Pillole' dall'Italia e dal mondo. Dall'andamento del mercato del renting all'attuale offerta di servizi, fino ai consigli per gli automobilisti. Cos'è cambiato e cosa cambierà per i gestori e gli utenti di auto aziendali

SUPERBOLLO, IL FISCO 'PERDE' 140 MILIONI

Contava di incassare, nel 2012, 168 milioni di euro, ma il Fisco ha dovuto accontentarsi di 28.

Basterebbe questo dato per definire inefficace la sovrattassa sul bollo auto introdotta nel 2011.

Ed è quello che fanno, a sei voci unite in un solo coro, Aniasa, Assilea, Anfia, Federauto, Unrae, Unasca, sottolineando la "serie di effetti perversi che stanno penalizzando l'Erario, il mercato dell'auto e il suo indotto".



Le associazioni della filiera automotive stimano che, tra minori entrate fiscali e mancato introito, lo Stato abbia perso 93 milioni di euro di gettito IVA e 13 di superbollo; le Regioni 19,8 milioni di mancato pagamento del bollo; le Province 5,2 di mancata IPT e circa 9 di addizionale su RCA.

"Appare quindi opportuna e urgente - scrivono - l'abolizione della sovrattassa, anche al fine di fornire al mercato dell'auto un primo segnale di rilancio che vada nella direzione di un alleggerimento della pressione fiscale sul comparto".

FURTI, PIAGA DA 40 MILIONI

4.400 furti in un anno per un danno che supera i 42 milioni di euro. È l'elaborazione di LoJack, società attiva nel recupero di beni rubati, sugli ultimi dati forniti sul fenomeno da Aniasa. L'anno scorso, in particolare, i furti di auto aziendali a noleggio sono aumentati del 9,4% (da 2.979 a 3.260). Meno interessato il breve termine, dove i furti sono stati 1.140 (-19% sul 2011).



HYUNDAI I-PLUS, VALORE FUTURO GARANTITO

Tenere la vettura (ix35, ix20 o ix30), riconsegnarla, sostituirla. Sono le tre opzioni tra cui può scegliere il sottoscrittore di Hyundai i-Plus, la nuova soluzione finanziaria, molto simile a un contratto di noleggio a lungo termine, che poggia su due elementi: rate mensili accessibili e, grazie al

Valore Futuro Garantito, massima flessibilità alla scadenza del contratto.

Un esempio: all'acquisto della nuova ix35 versione 1.6 GDI 2WD Classic, sul mercato a 17.900 euro, con un contratto



di 3 anni e un anticipo di 3.590 euro la rata mensile si ridurrà a 289 euro. Al termine del finanziamento, l'auto avrà un Valore Futuro Garantito pari a 6.397 euro. Il cliente potrà a questo punto decidere se acquistare una nuova Hyundai, saldare o rifinanziare i 6.397 euro per tenere la stessa auto, o ancora riconsegnarla al concessionario senza altri oneri.

A SCUOLA DI FLEET MANAGER

C'è tempo fino al 4 novembre per presentare domanda di iscrizione al Corso di Formazione Permanente dell'Università degli Studi di Bologna 'Fleet e Mobility Manager: sviluppo di capacità manageriali'. Organizzato in collaborazione con A.I.A.G.A. ed Econometrica, si struttura in venti ore di lezione volte ad affinare le competenze dei manager sulla gestione fiscale e amministrativa dei parchi auto, i loro costi, l'acquisizione e la sostituzione degli autoveicoli...

CAR SERVER, NOLEGGIO ALLO SPORTELLO

Iccrea Bancalmpresa, banca *corporate* del Credito Cooperativo, è diventata socia al 20 per cento di Car Server, l'unica società di noleggio a capitale interamente italiano.

L'operazione prevede un investimento complessivo di 10 milioni di euro e una *partnership* commerciale che si concretizzerà, tra l'altro, nell'offerta alla clientela bancaria - poco meno di 4.500 sportelli in tutta Italia - di soluzioni per il noleggio a lungo termine di flotte aziendali.

LEASEPLAN IN CAMPAGNA ACQUISTI

Austria e Russia sono i nuovi, appetibili mercati per LeasePlan Corporation N.V. Ha infatti sottoscritto un accordo con l'austriaca BAWAG P.S.K. Leasing GmbH, filiale leasing di BAWAG P.S.K., per rilevare le rispettive



attività di noleggio a lungo termine e gestione flotte aziendali.

L'accordo, a fronte dell'acquisto dell'intero pacchetto azionario, riguarda circa 6.500 auto. LeasePlan ha inoltre aperto una filiale a Mosca, affidandola a Sergey Dianin, ed è oggi il terzo operatore di noleggio a lungo termine approvato sul mercato russo.