

ALBERTO VIANO

L'ambiente è il lavoro

Intervista con il neo presidente Aniasa, che mostra di puntare tutto sul valore aggiunto che le associate possono fornire al sistema Paese in tema di ambiente e sicurezza, evidenziando anche il crescente peso specifico del business del renting professionale in tutto il mercato automotive

di Giuseppe Guzzardi

La tradizione si perpetua, ed eccoci pronti a intervistare il neo presidente Aniasa, Alberto Viano. Dopo un 'rent-a-car' la logica delle alternanze vuole un esponente del mondo NLT sull'alto scranno dell'associazione dei servizi confindustriali legati all'*automotive*. Viano assurge alla carica in un momento segnato da tante rivoluzioni, legate al tipo di alimentazione dei veicoli, ai nuovi sistemi di mobilità e di uso nelle città, all'innovazione IoT, alla crisi energetica, alla sostenibilità, alla post-pandemia, persino alla guerra. Tante quindi le questioni sul tavolo: saranno troppe anche per un navigato manager come Viano? Ecco le sue risposte.

F&F Novità o rivoluzioni in Aniasa?

»»» Evoluzioni. Aniasa si è sempre caratterizzata per una progressiva maturazione, che si è concretizzata con l'ultima presidenza, quella di Archiapatti. Soprattutto nel ricevere il giusto riconoscimento per un settore in grado

Classe 1973, genovese di nascita e milanese d'adozione, Alberto Viano ricopre la carica di Amministratore Delegato di LeasePlan Italia dal 1° gennaio 2019, dopo essere stato responsabile della Direzione Finance e ancor prima Risk Management and Compliance Director e Business Unit Large Fleet Operations Director. Nel precedente Consiglio Generale Aniasa, Viano ha ricoperto la carica di Vice Presidente con delega sulle tematiche fiscali. Ha alle spalle una pluriennale esperienza come consulente in Deloitte & Touche e in Marsh McLennan, dove si è specializzato nel Risk Management, prima di approdare in LeasePlan, nel 2003.

di offrire maggiore sicurezza sulle strade, minor impatto ambientale, maggiore certezza per l'erario.

Credo che Aniasa oggi rappresenti un'ottima sintesi degli interessi del singolo e della collettività. Questa capacità è stata sempre al centro dei nostri programmi, come anche l'intento di ottenere la giusta legislazione per il settore, soprattutto in termini di semplificazione negli adempimenti burocratici e fiscali per il consumatore, nel rispetto dei principi di libertà e individualità.

F&F Quali le sfide dell'immediato futuro?

>>> Ripeto, una semplificazione normativa, specie in ambito fiscale, ma anche per quanto riguarda le immatricolazioni e le tasse in ambito locale. Rappresentiamo già una quota significativa del mercato, credo che sarebbe giusto che i nostri clienti siano il più possibile sollevati da oneri inutili. Ma al centro di tutto c'è la sostenibilità ambientale.

F&F Quale dei settori associativi ha sofferto di più la mancanza di vetture in consegna?

>>> Il noleggio a breve termine, che è un fortissimo sostegno al turismo. Dobbiamo fare in modo che lo *short* abbia la possibilità di ricevere veicoli in misura tale da coprire la domanda che ci sarà già a Pasqua e in misura molto maggiore in estate, altrimenti rischiamo di compromettere tutta la filiera.

"Rappresentiamo già una quota significativa del mercato, è lecito aspettarsi una semplificazione normativa".

Per noi questa è una forte preoccupazione, un campanello d'allarme. Al netto di una direttrice ferroviaria nord-sud molto potente ma praticamente satura nei periodi di picco, è evidente che l'affluenza turistica ha un bisogno disperato di breve termine negli aeroporti, per essere attraente e competitiva ad esempio verso Spagna e Portogallo. Il nostro *short* oggi non è attratto dalla possibilità di fare profitti dalla riduzione di offerta, vorrebbe invece aumentare la possibilità di fornire un servizio. Ecco perché le associate suggeriscono ai clienti di anticipare le prenotazioni, non soltanto per essere certi di disporre del veicolo, ma anche per bloccare le tariffe.

Ciò non vuol dire che il NLT non stia soffrendo della mancanza di veicoli nuovi da immatricolare. Oggi i tempi di attesa superano i 200 giorni, e sono proibitivi, tali da far desistere molti potenziali utenti. Sappiamo che non stiamo soddisfacendo i nostri clienti, ne siamo ben consapevoli e li ringraziamo per la loro pazienza. Se la situazione si protrarrà, però, il fenomeno diventerà rilevante, e ci auguriamo che i costruttori siano in grado di mettere in pista soluzioni alternative.

F&F Pandemia, guerra, mancanza di semiconduttori... possiamo dire di essere in situazioni di mercato del tutto nuove?

>>> Certamente, a dir poco imprevedute. Stiamo affrontando crisi di mercato di diverso tipo, tutte difficilmente immaginabili. Eppure tutti noi cerchiamo di fare previsioni, programmazione a cinque anni... consci del fatto che dobbiamo essere pronti a rivederle sostanzialmente. Usciamo da un biennio drammatico per lo *short term* e per il *car sharing*, e che ha avuto un grosso impatto anche sul lungo termine. Lo abbiamo superato, e ciò mi rende orgoglioso. La risposta delle aziende del settore è stata forte, hanno mantenuto il loro impegno, la loro presenza sul territorio. Una serietà e una resilienza esemplari, valori che le associate hanno trasferito all'associazione.

F&F Torniamo alla defiscalizzazione, all'abbattimento dell'IVA...

>>> Non stiamo chiedendo sgravi fiscali a tappeto, per definizione. Invece, proponiamo una politica fiscale coerente: non siamo una nicchia residuale, siamo un settore che immatricula tra un quarto e un terzo del totale Paese. In quanto tali, siamo il più importante interlocutore di mobilità, per di più con un valore medio dell'immatricolato più alto della media totale, perché le auto in NLT appartengono in genere a segmenti di più alto livello. Credo quindi

sia opportuno che noi si abbia un quadro fiscale ad hoc. Il sollecito sull'Iva deducibile al 100 per cento riflette una oggettiva sofferenza del soggiacere a una normativa palesemente inadeguata.

L'auto aziendale in Italia, nella sostanza, è fortemente penalizzata, un unicum in Europa. Noi vorremmo, al di là del fatto che le deroghe concesse al nostro Paese non possono durare per sempre, che il quadro fiscale nascesse da una concertazione, che fosse coerente con la transizione ecologica di cui tanto si parla ma che nessuno come noi incarna nel profondo, nessuno spinge (e trascina) più di noi in questa direzione. Ripeto, chiediamo un quadro coerente.

F&F Si riparla del noleggio di truck. Cosa ne pensa? L'articolo 84 del CdS è da cancellare?

>>> Al momento non abbiamo una posizione forte, come Aniasa, anche se guardiamo con interesse al trasporto, lo dimostra l'attenzione agli LCV. Laddove la normativa dovesse cambiare, saremmo pronti.

F&F L'e-commerce è un fenomeno ben attenzio-

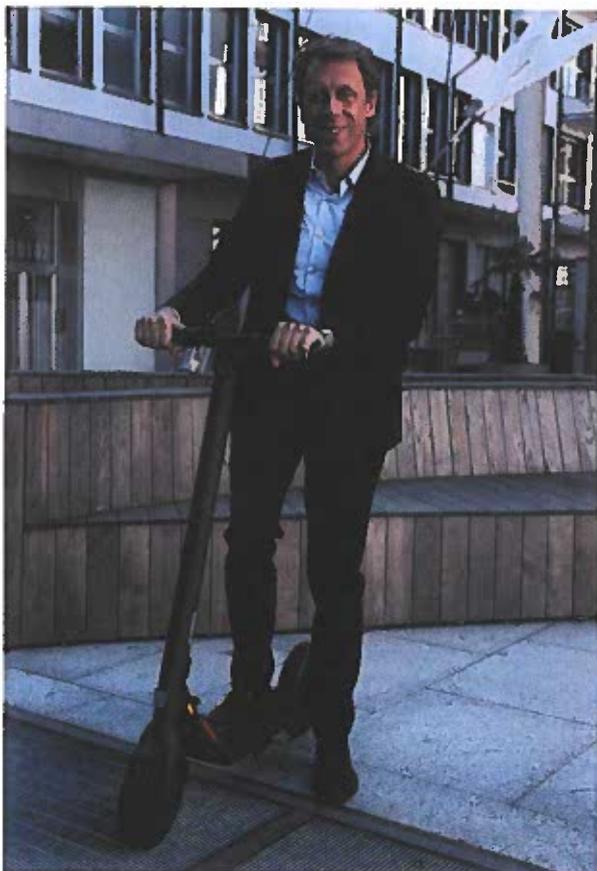
nato dalle società di noleggio?

»» Osserviamo un grande aumento di richiesta di distribuzione di merci e oggetti, e non mi riferisco soltanto all'e-commerce. Una componente di servizio ad alto valore aggiunto, che deve essere opportunamente normata, ma che costituisce una importante evoluzione, tale da creare valore, ricchezza.

Siamo dell'opinione che, anche per favorire una riduzione dell'impatto ambientale, Aniasa può operare per rendere più sostenibile la movimentazione di merci. Molti veicoli elettrici sono oggi immatricolati da società di noleggio a lungo termine, cosa che ne rende possibile l'uso, altrimenti il costo d'acquisto renderebbe problematica la loro diffusione. Ci siamo, come Aniasa, ci sono le nostre associate, e questo potrebbe essere propedeutico anche per il settore dei pesanti di cui parlavamo.

F&F Qual è il suo personale atteggiamento verso i nuovi microdispositivi di mobilità?

»» Sono straordinariamente interessanti, veicoli che esaltano l'esercizio della libertà individuale. Correttamente normati - non sovranormati o penalizzati - sono un ottimo complemento di mobilità e spero possano ri-



scuotere un interesse collettivo. Confido quindi che la comunità ne comprenda la validità, e se si vuole anche i rischi. Per quanto riguarda Aniasa, dobbiamo essere pronti a considerare questi strumenti di mobilità come un settore interessante, vedremo dove ci porterà. Diverse associate ormai li sperimentano come forma complementare di spostamento, e noi siamo pronti a espanderci. Per il momento, osserviamo.

F&F L'elettrificazione del circolante procede a velocità adeguata? Troppo lenta? Troppo veloce?

»» L'auto elettrica presenta caratteristiche estremamente positive, e non mi riferisco soltanto alle emissioni allo scarico. In realtà, sono molto più efficienti, cosa di cui c'è sempre bisogno, e migliorano la vita, perché hanno un minor impatto sulla collettività. Ci rendiamo conto che il loro impatto sulla filiera industriale sarà significativo, ma è una scelta ormai fatta.

F&F Lo sharing è un sistema valido per il nostro Paese, dopo la pandemia?

La pandemia è stata micidiale, in pratica ha azzerato i fatturati, proprio per aziende che erano ancora in una fase di avviamento. Inoltre i costi sono cresciuti, ad esempio per la sanificazione. Quando si è in due il *car sharing* diventa fortemente competitivo rispetto ai sistemi di mobilità individuali; siamo quindi fortemente a supporto delle nostre associate del settore, perché sappiamo che questa è una delle strade per azzerare l'inquinamento in ambito urbano.

F&F Però al momento non sono economicamente vincenti, specie nei centri di medie dimensioni...

Questo è un settore che certamente richiede investimenti iniziali molto robusti. Se non si è in grado di assicurare una forte densità di veicoli, ovvero se per raggiungere un veicolo bisogna percorrere più di mezzo chilometro, va da sé che non sia un sistema competitivo. I veicoli devono essere ben distribuiti sul territorio e l'algoritmo che ne governa posizione e servizi è un fattore critico. C'è ancora molta esperienza da fare.

Rimango convinto del potenziale del *car sharing*: prima della pandemia, nelle chiacchierate con i rappresentanti di queste società, mi è sembrato di comprendere che non fossero affatto lontane dal *break even*, contavano di arrivarci nel 2020. Ma già il 2022 potrebbe essere l'anno del riscatto, del raggiungimento della profittabilità. La domanda di servizio c'è, il *car sharing* può diventare un business interessante nelle città medio grandi.