



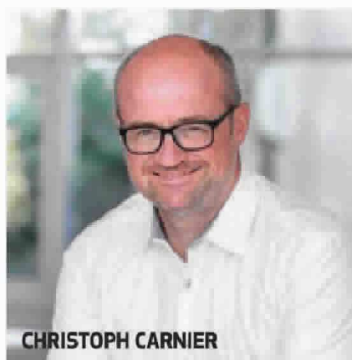
COME CAMBIA LA MOBILITÀ AZIENDALE CON IL NUOVO PACCHETTO AUTOMOTIVE UE?

Cinque esperti a confronto sulla transizione verso flotte più sostenibili



di Luca Barenghi

La **revisione del pacchetto Automotive** proposta dalla **Commissione europea** sta ridefinendo il percorso verso lo stop ai motori termici dal 2035, introducendo nuovi requisiti per le flotte aziendali e obiettivi che restano comunque stringenti sul fronte delle emissioni. Si tratta di un cambiamento di grande portata: se confermato,



CHRISTOPH CARNIER

influenzerà strategie di acquisto, politiche interne, infrastrutture e persino l'organizzazione dei viaggi aziendali. In questo scenario, comprendere l'effettiva ricaduta per la mobilità corporate è fondamentale. **Le aziende, soprattutto quelle con flotte numerose, sono chiamate a gestire una trasformazione tecnologica e organizzativa che richiede investimenti, competenze e una visione di lungo periodo.** Allo stesso tempo, la filiera – costruttori, noleggiatori, dealer e provider di servizi – sta affrontando un cambio di paradigma che modifica modelli economici e priorità operative. Per offrire una lettura concreta e da più prospettive, abbiamo raccolto l'opinione di cinque figure centrali nel mondo della mobilità professionale:

Christoph Carnier, presidente della German Business Travel Association (VDR); **Franco Viganò**, director, strategic channel & country manager in Italia di Geotab; **Pietro Teofilatto**, direttore area fisco ed economia di ANIASA; **Simonpaolo Buongiardino**, presidente di Federmotorizzazione e **Francesco Naso**, segretario generale di MOTUS-E. Cinque esperti, cinque angolature diverse, un'unica domanda di fondo: come cambierà davvero la mobilità aziendale nei prossimi anni?

Come valutate la recente revisione del pacchetto Automotive UE?

Christoph Carnier: «Accogliamo positivamente la volontà dell'UE di fissare obiettivi chiari per



FRANCO VIGANÒ

rendere più sostenibili le flotte aziendali. Le quote proposte sono un passo nella giusta direzione, ma da sole non garantiscono il successo della transizione. Le aziende hanno bisogno di infrastrutture di ricarica affidabili, di un quadro fiscale stabile e di veicoli elettrici con prezzi sostenibili. Per le PMI, senza misure di supporto mirate, il cambiamento rischia di essere particolarmente complesso».

Fabio Viganò: «Il pacchetto ha il merito di offrire una cornice strategica. Tuttavia, va ricordato che le flotte operano in contesti molto diversi e non tutte possono adattarsi allo stesso ritmo. L'elettrificazione è un obiettivo comune, ma il successo dipende dalla capacità di rendere le regole applicabili nella pratica quotidiana, tenendo conto di percorrenze, tipologie di uso e disponibilità di infrastrutture nei vari Paesi».



PIETRO TEOFILATTO



SECONDO ALCUNI CRITICI LE VARIE MISURE E CORREZIONI IN ATTO DA PARTE DELLA UE, MOSTRANO LIMITI DI VISIONE E FORZATURE. FINO AL COSIDDETTO "ARRAMPICARSI SUGLI SPECCHI"

Pietro Teofilatto: «È una revisione necessaria perché accelerare il cambiamento è indispensabile, soprattutto per i veicoli aziendali, che hanno un ruolo di traino nel mercato. Detto questo, l'applicazione è tutt'altro che semplice: implica ripensare politiche interne, modelli di assegnazione e strategie di investimento. La sfida principale sarà garantire tempi di adeguamento realistici per le aziende».

Simonpaolo Buongiardino: «Dal punto di vista della filiera, la direzione è giusta ma molto impegnativa. Le norme devono tenere conto delle reali capacità di adattamento degli operatori: anticipare troppo la transizione rischia di creare squilibri tra chi può investire rapidamente e chi invece procede a fatica».

Filippo Naso: «L'obiettivo è condivisibile: auto aziendali più pulite e percorsi di mobilità più efficienti. Ma il processo richiede certezze e stabilità. Le aziende ragionano su orizzonti

pluriennali: normative che cambiano spesso o che restano ambigue possono rallentare investimenti e decisioni operative».

Quali effetti avrà sulle flotte e sulla filiera del noleggio, dei servizi e dell'assistenza?

C.C. «Noleggiatori e aziende stanno già ampliando le loro flotte elettrificate, ma la domanda reale, soprattutto nei viaggi business, rimane più bassa dell'offerta. Il problema principale è ancora l'infrastruttura: senza punti di ricarica affidabili sulle tratte extraurbane, pianificare gli spostamenti resta difficile».

F.V. «La filiera sta vivendo una trasformazione che richiede investimenti ingenti in competenze e attrezzature. Officine, servizi di manutenzione e operatori di noleggio devono ripensare processi e modelli di business. È una fase di transizione che premierà chi saprà anticipare il cambiamento,



anche a costo di un iniziale aumento dei costi operativi».

S.B. «L'after-sales si trova davanti a un riequilibrio importante: meno manutenzione ordinaria ma maggiore complessità tecnica. Le reti che si attrezzeranno con personale specializzato e strumenti adeguati potranno offrire un servizio superiore e più sostenibile nel tempo».

Quale ruolo avranno i costruttori e come potrà evolvere il mercato?

C.C. «Le case automobilistiche si muovono in base alla domanda: oggi la spinta maggiore arriva proprio dalle flotte, che sono i principali acquirenti di veicoli elettrici. Le scelte delle aziende influenzano l'intero mercato, anche quello dell'usato, e possono accelerare la diffusione dell'e-mobility tra i privati».

P.T. «I costruttori stanno rivedendo le loro strategie con maggiore pragmatismo. Ci sarà più attenzione al TCO e meno ai contenuti superflui: modelli più razionali, più efficienti e costruiti per rispondere alle esigenze reali delle flotte. Nei veicoli commerciali, invece, sarà fondamentale la coesistenza di tecnologie diverse, perché non esiste una soluzione unica per tutte le missioni».

F.N. «Le aziende valuteranno

sempre più il valore d'uso reale: autonomia effettiva, tempi di ricarica, affidabilità, disponibilità dei modelli e valore residuo. La tecnologia vincente sarà quella capace di garantire sostenibilità ambientale ed equilibrio economico. Fattori imprescindibili per la mobilità corporate».

Come stanno reagendo i fleet manager e quali sono oggi le loro principali esigenze?

C.C. «La disponibilità al cambiamento è cresciuta.

Sempre più aziende inseriscono obiettivi di sostenibilità nelle politiche interne e ciò evolve rapidamente anche l'approccio dei fleet manager. Tuttavia, la velocità di transizione varia in base al profilo di emissioni attuale: chi è già "virtuoso" può accelerare; gli altri hanno bisogno di percorsi gradualisti».

F.V. «La richiesta principale è chiarezza. Incentivi, fiscalità e regolamenti devono essere stabili nel tempo. Senza una cornice certa, è difficile programmare gli acquisti dei prossimi anni o definire policy valide per l'intera durata dei contratti di noleggio».

F.N. «In questo caso, il dato diventa decisivo: conoscere chilometraggi, consumi, profili d'uso e costi in modo preciso consente di capire dove conviene elettrificare e dove invece servono soluzioni diverse. La transizione richiede strumenti analitici seri e una comunicazione efficace verso i driver».

Cosa serve davvero per una transizione efficace e sostenibile della mobilità aziendale?

P.T. «Sicuramente un approccio



strutturato. Serve ripensare policy, processi interni, modelli di assegnazione, budgeting e formazione. Senza un riposizionamento organizzativo, la transizione rimane superficiale e rischia di essere inefficace».

S.B. «Guardando al futuro, la mobilità aziendale sarà sempre più multimodale: auto aziendale dove ha senso, noleggio flessibile, pool car, car sharing, mobilità pubblica integrata, fino ai mobility wallet. L'obiettivo non è solo cambiare motore, ma istituire un ecosistema coerente e più sostenibile».

F.N. «Per funzionare, la transizione deve essere pragmatica: sostenibilità sì, ma con soluzioni che non aumentino eccessivamente i costi e che siano praticabili nell'uso quotidiano. L'equilibrio economico è fondamentale per garantire continuità».

