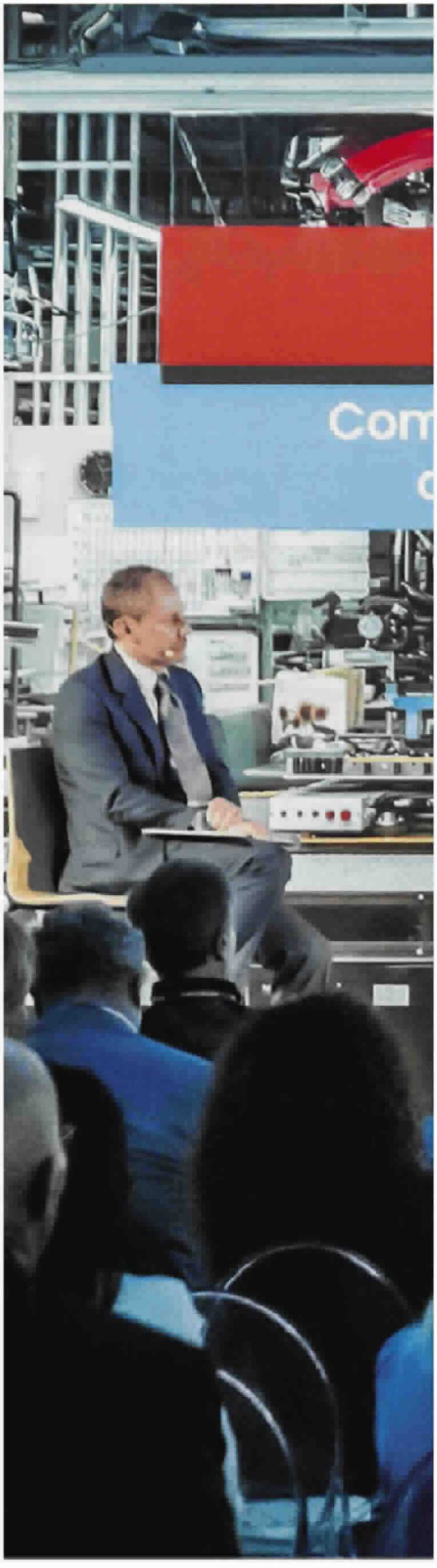
FLEET& BUSINESS DAY QUATTRORUOTE

ROAD TO 2035

Il momento centrale del **F&B DAY 2023** è stato il convegno sugli effetti della transizione sulle scelte dei fleet manager. Poi, networking e test drive

Raffaele Bonmezzadri (ha collaborato Rosario Murgida; foto di Massimiliano Serra)



Informazione, approfondimento, networking, test drive. La formula, costantemente aggiornata, che ha decretato il successo delle precedenti edizioni del Fleet&Business Day, ha avuto un nuovo riconoscimento nell'edizione 2023. L'iniziativa dedicata ai responsabili della mobilità aziendale, quest'anno, è stata ospitata nella sede della Cantina Bellavista di Erbusco, fra le colline della Franciacorta. Centoventi i responsabili di flotte iscritti per scambiare esperienze, toccare con mano e guidare le principali novità del mercato dell'auto e confrontarsi con le aziende che ne garantiscono la gestione e l'operatività, nel corso di dieci ore ad alta concentrazione di contenuti. A cominciare dal talk "Road to 2035", l'incontro sulle sfide della transizione energetica e sui loro riflessi sulle scelte dei fleet manager da qui ai prossimi anni.

QUESTIONE DI ENERGIA

Dalla prima parte del talk organizzato dalla redazione, con il contributo di esperti di fonti di energia, geopolitica, sistemi e reti di approvvigionamento e produzione, è arrivato un chiaro segnale contro l'approccio "mono-tecnologico" dell'Europa. Secondo Giovanni Lozza, docente del Dipartimento di energia del Politecnico di Milano, "bisogna prendere in considerazione tutte le soluzioni e le opzioni", da valutare come pezzi di un solo puzzle. "Io – ha spiegato Lozza – non vedo per esempio l'idrogeno come un'alternativa unica: è un gas difficilissimo da trasportare e stoccare, è pericoloso e necessita di un'infrastruttura dedicata e capillare. È una tecnologia da implementare, ma non sarà una soluzione totale e globale. È come per il fotovoltaico: non si può pensare di tappezzare il mondo di pannelli". Dunque, "bisogna seguire tutte le possibili opportunità", per esempio i biofuel, sui quali l'Unione Europea ha per ora detto no con una risposta "sbagliata" alle istanze dell'Italia. A proposito di carburanti alternativi, Franco Del Manso, responsabile dell'Ufficio rapporti internazionali, ambientali e tecnici dell'associazione Unem, ha espresso un parere netto sulla UE. A suo avviso, infatti, Bruxelles "sta mettendo i bastoni tra le ruote per limitare gli e-fuel. L'Europa parla soltanto ›

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

OBIETTIVO CAR LIST

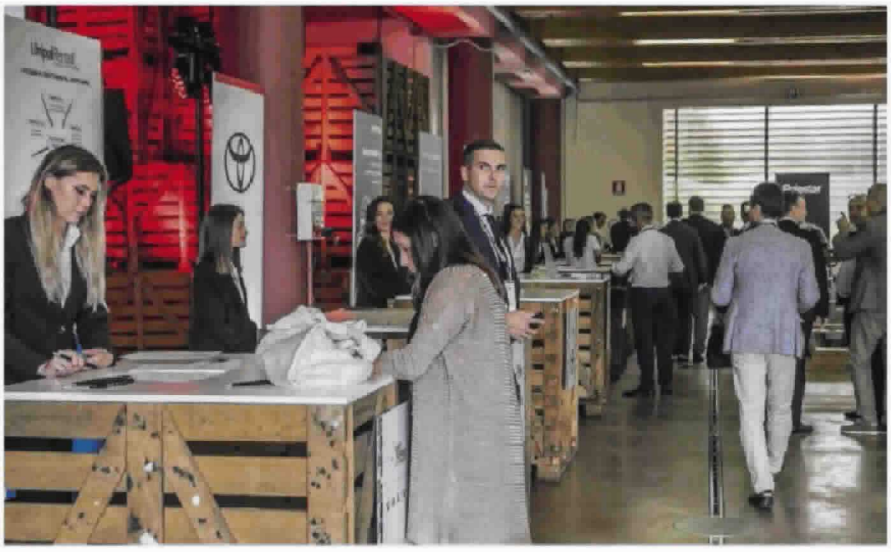
ne decidere la car policy aziendale in base alla road map legislativa e tecnologica

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

di elettrificazione e non di decarbonizzazione". Sempre sul tema delle politiche comunitarie è intervenuto Carlo Altomonte, professore di economia dell'integrazione europea all'Università Bocconi e ricercatore dei think tank Ispi e Bruegel, evidenziando come nell'ultimo discorso sullo stato dell'Unione della presidente della Commissione, Ursula von der Leyen, i toni di cautela abbiano avuto "maggiore spazio rispetto a qualche mese o anno fa, quando bisognava accelerare la transizione". Per Altomonte, quindi, ci sarà "più flessibilità nelle scelte che saranno prese a Bruxelles". Per esempio, sull'Euro 7 "molto dipenderà dalle scelte di visione del comparto", mentre sul tema delle materie prime critiche "bisognerà conciliare le questioni ambientali con la necessità di ridurre la dipendenza dalla Cina".

OBIETTIVO CAR LIST

Dopo l'intervento dell'ospite speciale Maurizio Cheli, intervistato dal direttore di Quattroruote, Gian Luca Pellegrini (si veda il riquadro a pagina 14), la seconda parte del talk ha visto il confronto fra la redazione ed esperti di strategie industriali, tecnologie e mercato sugli elementi e i fatti cui i fleet manager dovrebbero prestare attenzione per definire le prossime car list. Rigurdo ai tanti dietrofront e ripensamenti annunciati nelle settimane precedenti all'evento da diversi Paesi d'Europa sull'agenda della decarbonizzazione e dell'elettrificazione, Nicola Amati, docente del Dipartimento d'ingegneria meccanica e aerospaziale del Politecnico di Torino, ha ricordato la situazione delle aziende della filiera di fronte alla prospettiva di una riconversione tecnologica in un arco temporale strettissimo. Con il rischio, per loro, di "perdere quelle competenze che hanno accumulato nel corso di decenni e di abbracciare produzioni che appartengono a un settore estremamente competitivo. La stessa sostenibilità delle aziende", secondo Amati, "è in estrema difficoltà". Per Gianluca Di Loreto, partner



Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

di Bain & Company, "il costo di una retromarcia rischia di essere troppo alto. Qualunque sia la normativa, l'industria ha già fatto scelte sulle quali non si potrà tornare indietro in modo sostenibile dal punto di vista economico". Sempre secondo il consulente industriale, "Case e componentisti, sia che abbiano fatto una scelta radicale sia che stiano tenendo un approccio multitecnologico, devono fare le loro mosse nella più totale incertezza". Per risparmiare il più possibile, inoltre, i costruttori stanno aumentando la quota parte di componenti comuni nelle piattaforme condivise tra i vari marchi, facendo sparire le auto piccole: "Detto in modo volgare, non ci fanno soldi e stanno dirigendo la loro offerta verso l'alto di gamma".

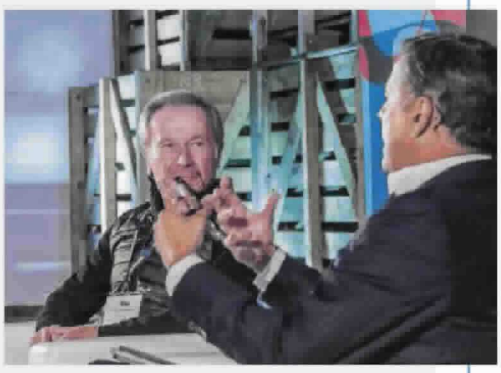
LE SCELTE DELLE FLOTTE

È di conseguenza a rischio, come ha argomentato Di Loreto, il concetto di mobilità di massa, ancor di più con la transizione verso l'elettrico: "I prezzi delle auto a batteria si stanno spostando verso l'alto e l'età del parco circolante sta aumentando di anno in anno". Quanto ai nuovi costruttori dell'Estremo Oriente, per il partner di Bain la scelta delle Case europee è "se rimanere nelle nicchie o competere con i cinesi". Di sicuro, poi, l'elettrico andrà a modificare anche il mondo delle flotte. Secondo Andrea Sartori, direttore vendite di Quattroruote Professional, "la transizione è un percorso che va al di là della scelta del veicolo: riguarda aspetti come l'utilizzo del parco, la sua struttura, il budget. Inoltre, è indispensabile anche dotarsi d'infrastrutture e formare gli utilizzatori". Insomma, il cambio di paradigma riguarda non soltanto le Case, ma anche realtà di particolare rilevanza per l'intera filiera come le flotte e il noleggio.

LE RICHIESTE DEL SETTORE

La parte convegnistica del nostro evento riservato ai fleet manager si è chiusa con l'intervento di Alberto

LA SOSTENIBILITÀ VISTA DALLO SPAZIO NEL RACCONTO DI MAURIZIO CHELI



DA ZOCCA, provincia modenese, al cosmo. Dai caccia allo shuttle Columbia. E dalle startup aeronautiche alla cima dell'Everest. La storia di Maurizio Cheli prende una svolta da una circostanza apparentemente banale, a pochi passi da casa, sulle colline emiliane: "Una volta, da ragazzo, ho alzato lo sguardo al cielo e ho visto passare un aereo. Da quel momento ho capito che non avrei voluto far altro che volare". L'astronauta italiano è stato l'ospite speciale del Fleet&Business Day 2023, dove, intervistato dal direttore di Quattroruote e Fleet&Business, Gian Luca Pellegrini, ha raccontato alla platea dei fleet manager questa e altre fasi della sua vita: nell'ordine, pilota dell'Aeronautica, mission specialist sullo Space shuttle, capo collaudatore del caccia Thyphoon, imprenditore nella progettazione di velivoli e loro componenti e scalatore della vetta più alta del mondo. Il racconto delle fasi di partenza e di rientro sul nostro pianeta è stato fra i più apprezzati dai tanti che, dopo l'intervento di Cheli sul palco, hanno voluto chiedergli un ricordo delle sue esperienze. Nell'attraversamento dell'atmosfera prima dell'atterraggio "le reazioni dello shuttle sono poco accentuate, non ci sono scossoni, niente a che vedere con il lancio; ma è impressionante osservare dai finestrini le conseguenze del surriscaldamento della navetta per l'attrito, con le fiamme che avvolgono tutta la struttura". Dato il tema dei talk di approfondimento, l'astronauta ha voluto poi condividere una considerazione comune a tanti che hanno osservato la Terra dallo spazio: "Quando la vedi, con i suoi colori nel buio che la circonda, ma anche con le sue vaste aree coperte dallo smog o deforestate, capisci quanto sia unica e fragile". Trovate un'intervista a Maurizio Cheli su Volt, l'allegato a Quattroruote di novembre.

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.

TEST DRIVE: LA CARICA DEI CENTOVENTI SULLE STRADE DELLA FRANCIACORTA

FRA I TANTI PARTNER del F&B Day, cinque appartengono al mondo del noleggio (ALD-Leaseplan, Europcar, Leasys, MyFleetSolution e Unipol Rental) e sei alle attività di servizio alle flotte (Car Service Management 360, IAS, LoJack, Q8, Shell e TargaTelematics), mentre ben sedici sono i marchi di auto: BYD, Honda, Kia, Koelliker con i brand KGM, Maxus (veicoli commerciali) e Mitsubishi, Polestar, Renault, Toyota Volvo e il gruppo Stellantis con Alfa Romeo, Citroën, DS, Jeep, Opel e Peugeot. Decine i modelli di questi costruttori in esposizione e a disposizione dei 120 fleet manager iscritti alla nostra iniziativa per gli immancabili test di guida, con la supervisione degli esperti driver di Quattroruote. Le strade fra le colline della Franciacorta, famose in tutto il mondo per la loro produzione vinicola di eccellenza, si sono così trasformate nell'ambiente ideale per provare, su percorsi variegati, il comportamento di vetture che gran parte degli automobilisti non ha ancora neppure visto. Per fare confronti fra le motorizzazioni termiche, ibride o elettriche. E, soprattutto, per osservare sotto una nuova luce prodotti nuovi e consolidati di un'industria che, mai come in questo periodo, attraversa una fase di profonda trasformazione.

Viano, presidente dell'Aniasa, l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital. Viano ha tracciato un quadro dei vari canali del mercato – lungo e breve termine, car sharing, parco connesso –, per poi descrivere la proposta di revisione fiscale del comparto fatta dall'organizzazione al governo: aumento del limite massimo di deducibilità (ancora fermo dopo oltre 30 anni a 18.075 euro), innalzamento al 100% della quota di costi deducibili per le elettriche ed evoluzione della tassazione sui fringe benefit per i veicoli aziendali a uso promiscuo su una soglia di esenzione a 3 mila euro, a fronte dell'attuale valore ordinario di 258,23 euro. Muniti di opportuni strumenti di valutazione, i fleet manager hanno così potuto visitare l'area espositiva delle auto e dei servizi e completare la giornata con i test drive, prima di ritrovarsi e scambiare le proprie impressioni durante la visita delle cantine e la cena conclusiva.

A DISPOSIZIONE DEI FLEET MANAGER, **I MODELLI PIÙ RECENTI DI SEDICI MARCHI** (ALCUNI, A LORO VOLTA, NEW ENTRY) CON MOTORI TERMICI, IBRIDI O ELETTRICI

Articolo non cedibile ad altri. Ad uso esclusivo del cliente che lo riceve.