

Raccolta degli articoli PROFESSIONE FLEET MANAGER 2021



**Alferio Paolillo
Edison**



**Claudio Sposato
Engie**



**Ricciardo Muradore
Beiersdorf**



**Daniele Conti
DPV**



**Giovanni Zucco
Roche**



**Alberto Bozzolini
Janssen Italia**

MISSION *Fleet*

La rivista dell'auto aziendale



BMW Serie 3 330e Touring Brillante wagon da flotta

MissionFleet Awards 2021
Un'edizione spettacolare

Donne al volante
Katia Bassi alla direzione di Silk Faw

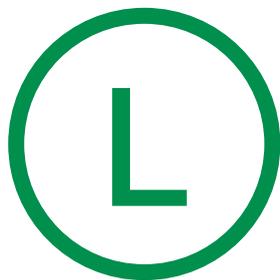
Focus veicoli commerciali
I trend che sostengono il noleggio

PARCHEGGIA L'AUTO, NON LA SICUREZZA

Intervista all'Ehs Specialist della farmaceutica Janssen, che punta tutto sulla protezione dei dipendenti e delle loro auto: alla guida vietato telefonare e tanta formazione all'assegnazione della vettura



di *Andrea Barbieri Cronos*



La sicurezza prima di tutto. A bordo delle auto e in azienda. Questo il *leitmotiv* che guida il lavoro di **Alberto Bozzolini**, Ehs Specialist di Janssen Italia. Un'azienda nata quasi 70 anni fa in Belgio e cresciuta in tutto il mondo grazie all'acquisizione da parte del colosso americano

Johnson & Johnson nel 1961. Siamo nel settore farmaceutico, dunque, che soprattutto da 2 anni a questa parte gioca un ruolo fondamentale in tutto il mondo (non che precedentemente fosse marginale, sia inteso). E continuerà ad essere al centro dell'attenzione, mettendo sicurezza e salute al primo posto. Proprio il tema della **protezione degli ambienti di lavoro** è il focus del manager milanese, che si occupa nello specifico di Ehs: *environment, health and safety*. Breve nota: il raggiungimento degli obiettivi, anche relativamente alla flotta

sicura, contribuisce alla **definizione del bonus annuo** per tutti i driver.

PARK THE CAR NOT THE SAFETY

La sua strategia ha **uno slogan**: "Park the car, not the safety", cioè "Parcheggia l'auto, non la sicurezza" ed è stata premiata per la "Miglior gestione della sicurezza della flotta" all'edizione 2021 di MissionFleet Awards (si veda il servizio a pagina 10). Con questo motto, Alberto Bozzolini ha responsabilizzato i driver aziendali, anche se ciò ha rappresentato un grande impegno e un sacrificio. Inoltre,

ha raggiunto gli obiettivi puntando sulla conoscenza e sulla formazione. Ossia due degli aspetti più difficili da portare avanti in azienda.

Alberto Bozzolini e Janssen sono quasi la stessa cosa: da quanto tempo ci lavora?

«Ho iniziato la mia attività lavorativa in Janssen nel 1984. Prima nell'ambito dei Servizi Generali, poi occupandomi di logistica a supporto degli informatori scientifici del farmaco. Nel 1997 ho assunto l'incarico di fleet manager, ruolo

che ho ricoperto fino al 2017: durante questi 20 anni ho gestito le assegnazioni delle auto occupandomi di car policy, ordini, *problem solving* e di verbali di contravvenzione».

Nel 2017 il salto di responsabilità: di che cosa si occupa ora?

«Dal 2017 lavoro nel dipartimento Environmental Health & Safety con il compito e l'impegno quotidiano di garantire a tutti i dipendenti di tornare a casa ogni giorno dai propri cari in sicurezza. Questo

NEUTRALIZZARE LE EMISSIONI DELLA MOBILITÀ

L'appuntamento è di quelli che molti dipendenti non hanno voluto perdere. Ossia contribuire alla riforestazione del **Parco Nord a Milano**. Un bosco che dagli anni Sessanta rappresenta uno dei preziosi "polmoni verdi" della città più frequentata. Con i suoi 640 ettari è una delle aree maggiori. Un paio di anni fa, un gruppo di impiegati di Janssen Italia ha abbandonato per poche ore la scrivania per dedicarsi alla ripiantumazione, arricchendo il parco di 100 nuovi arbusti. Sempre operando secondo un approccio scientifico ed etico, orientato alla continua innovazione tecnologica che da sempre rappresenta la "stella polare" della multinazionale. Vanga in pugno, hanno realizzato un "querco-carpineto planiziale" (un bosco in pianura, tipico della riforestazione in Pianura Padana, ndr) per contribuire alla **neutralizzazione delle emissioni di gas serra** prodotte dalla mobilità aziendale della filiale di Milano. I cento alberi occupano un'area di circa 300 metri quadrati che contribuirà all'assorbimento di oltre 51 tonnellate di CO₂ ogni anno.

include il monitoraggio di tutti i fattori che vanno a incidere sulla tutela delle singole persone in azienda, come ad esempio degli ostacoli negli accessi o delle anomalie negli uffici. Per quanto riguarda più nello specifico la flotta aziendale, invece, mi occupo di assicurare che nelle vetture sia presente il maggior numero di accessori di assistenza. Non solo quelli di serie ma anche gli Adas più avanzati, come ad esempio l'*adaptive cruise control* o il *lane warning assist*».

Dettaglio: ogni auto è equipaggiata con un kit per la gestione delle emergenze.

Di quante vetture è composto il parco aziendale?

«Da **522 autovetture** distribuite sull'intero territorio nazionale. Tutte con alimentazione diesel. Le vetture sono di **proprietà dell'azienda**, caso più unico che



raro per una flotta di queste dimensioni. La gestione – che va dalle manutenzioni alle riparazioni, dalle auto sostitutive fino al soccorso stradale – è invece affidata alla società di noleggio **Leaseplan**. Il cambio viene effettuato ogni 4 anni o 150mila km».

Ritorniamo sul progetto della flotta: ce lo racconta?

«In Johnson & Johnson, gruppo a cui appartiene Janssen, la sicurezza in auto è un valore imprescindibile. A tal punto che nel 1994 nasce il primo programma globale “Safe driving”. Viene creato un team denominato “Safe fleet”, con l’intento di raccogliere il maggior numero di informazioni in relazione ai chilometri percorsi e agli incidenti attivi o passivi. Questo al fine di identificare gli eventi di sinistrosità più ricorrenti e intervenire con azioni correttive.



Con queste prerogative, nel novembre 2019 Janssen Italia ha ottenuto – come prima azienda farmaceutica in Italia e prima *operating company* di Johnson & Johnson nel mondo – la **Certificazione ISO39001** “Road traffic safety management systems”, che identifica lo standard di gestione per la riduzione del rischio stradale».

Formazione: perché è al centro del suo impegno?

«E’ un elemento fondamentale: diamo estrema importanza a questo punto, sin dalla prima assegnazione dell’auto aziendale. I nuovi driver, infatti, sono tenuti a partecipare a un corso di “Guida difensiva” con sessioni teoriche e pratiche **su pista** entro tre mesi dalla presa in consegna del benefit. Per tutti gli altri è somministrata – con cadenza annuale – una formazione in modalità e-learning sulla sicurezza stradale e sui comportamenti sicuri alla guida».

Avete affinato l’approccio?

«A partire da quest’anno, sulla base dell’analisi degli eventi incidentali e delle sanzioni ricevute dai driver, sono stati individuati **tre profili di rischio**, definiti in base allo stile di

guida. Ad ognuno corrispondono delle misure preventive e correttive da attuare. Tale approccio viene utilizzato anche per analizzare le cause degli eventi che impattano sulla sicurezza alla guida, da parte del driver e degli altri utenti della strada. È stato pertanto previsto, in caso di incidente causato dal nostro guidatore, il coinvolgimento del suo supervisore che deve svolgere una sessione di “coaching post incident”, per analizzare cause e conseguenze».

In che modo la tecnologia viene in aiuto nel fleet management?

«Dal 2018 utilizziamo a livello globale la piattaforma di Johnson & Johnson “Curve”. Si tratta di uno strumento per la gestione degli incidenti a libello globale: non solo per quelli automobilistici, ma **anche per gli infortuni dei dipendenti** o i guasti alle attrezzature. Per quanto riguarda la flotta, è compito di ogni driver inserire tutte le informazioni richieste, in modo che vengano poi analizzate e classificate, al fine di permettere una successiva azione correttiva volta a evitare il ripetersi degli eventi critici».

MISSION *Fleet*

La rivista dell'auto aziendale

Kia Sportage Sviluppata per il mercato europeo



Smart Mobility Report 2021

Scenari di sviluppo di mobilità sostenibile

Speciale pagamenti digitali

Il controllo passa da una carta

CHIP Crunch

E quindi uscimmo a riveder le stime



IL PIANO DI TRANSIZIONE DI ROCHE ITALIA

Giovanni Zucco, fleet manager della casa farmaceutica, racconta l'obiettivo di un parco completamente elettrico e ibrido plug in entro il 2030. Ecco come gestisce i rimborsi delle ricariche a casa



di *Andrea Barbieri Carones*



Dopo 28 anni in Roche Italia, **Giovanni Zucco** ne conosce tutti i meccanismi. La multinazionale svizzera nasce il 1° ottobre 1896 per intuizione dell'imprenditore Fritz Hoffmann-La Roche, appena 28enne, e oggi è tra le prime 5 case farmaceutiche al mondo. Dal suo quartier generale di Monza, il fleet manager è "alla guida" di centinaia di auto in uso ai dipendenti, sempre alla ricerca di nuove soluzioni per rendere l'azienda in linea con gli obiettivi

della casa madre sulle **emissioni di CO₂**. Emissioni che attualmente sono in media di **113 grammi per chilometro**. Un valore destinato a scendere visto che Roche ha virato decisamente verso una mobilità sostenibile ed elettrica. Tutto ha un prezzo, naturalmente. Ma per la filiale italiana l'investimento è prioritario, soprattutto nel campo in cui opera, dove brilla per volume d'affari. «Dal 1993 a oggi ho lavorato in diversi settori di Roche Italia. Prima in *finance*, poi nelle risorse umane. Ora sono il responsabile dei servizi generali e di *facility*. E la gestione del parco auto è un aspetto molto importante. Per me e per l'azienda e i suoi circa 1.200 dipendenti suddivisi in 3 entità legali: farmaceutica, diagnostica e diabete. Abbiamo circa 12.000 pazienti in studi

clinici e in ricerche investiamo circa 45 milioni di euro annui».

Immaginiamo che investimenti importanti vadano anche nella direzione della flotta.

«Sicuramente. Anche perché **640 auto** in noleggio lungo termine (con **Ald Automotive** e **Leaseplan**) non sono poche. Significa un impegno costante. Impegno che ora è rivolto verso la realizzazione del progetto di elettrificazione agli albori. Oggi solo il 2% delle nostre vetture è elettrico mentre un altro 2,5% è ibrido plug in».

Il resto del parco come si configura?

«Sono tutte auto diesel. Però in questo decennio ci sarà il punto di svolta: entro il 2030 vogliamo avere **solo auto elettriche o ibride ricaricabili**. Del resto, la nostra "car policy" del 2021 è già molto stringente e ha spinto i

dipendenti a dotarsi di una vettura a emissioni zero».

Qual è la vostra strategia?

«È articolata, ma semplice allo stesso tempo: se il dipendente percorre fino a 10.000 km annui può scegliere tra auto elettriche e plug in premium (**Audi, Bmw, Volvo o Mercedes**) oppure diesel di brand generalisti (**Skoda e Seat**). Se la percorrenza è fino a 25.000 km, diamo le stesse marche elettriche e plug in. Oppure **Peugeot** diesel (oltre ai marchi del gruppo VW). Per percorrenze superiori, sempre brand premium diesel. Dal 2020 abbiamo iniziato a fare una **profilazione dei driver**, chiedendo loro quanti chilometri percorressero al giorno, quanti nei fine settimana e durante il periodo estivo. Infine, se avevano la possibilità di installare una wallbox nel loro **garage di proprietà**».

Come affrontate l'allestimento dell'infrastruttura?

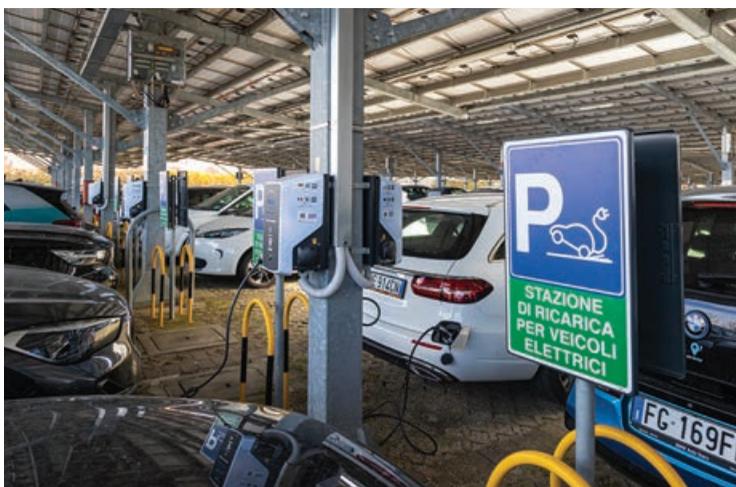
IL PROGETTO CON EVWAY

Roche ha affidato a **Evway** la gestione della flotta aziendale elettrica. Il progetto "chiavi in mano" include la progettazione, la fornitura delle wallbox e della piattaforma di gestione. In pratica: la realizzazione dell'impianto e la manutenzione completa. Il fleet manager gestisce la flotta dalla piattaforma Evway, che registra in tempo reale tutte le ricariche effettuate sulle stazioni pubbliche, aziendali e domestiche. Attraverso la **dashboard personalizzabile** vede le statistiche dei consumi e dei costi sempre aggiornati per singolo dipendente/vettura e per business unit, con il dettaglio delle singole sessioni.



«Da quest'anno, chi riceve una vettura elettrificata, si vede installare da Roche una wallbox per la ricarica, se possibile. Lo stesso vale per i colleghi che hanno la *fuel card* ed optano per un'auto plug in. Si tratta di wallbox "intelligenti", che **tracciano i consumi tramite una Sim**, li leggono e li girano direttamente alla contabilità dell'azienda per un rimborso

automatico in busta paga. Abbiamo stabilito un forfait di 0,21 cent al kW/h. Ma non solo: la wallbox installata legge la capacità del contatore di casa e fa in modo di non assorbire troppa potenza, per non mandare in tilt il sistema elettrico domestico. Ovviamente i dipendenti possono ricaricare nei punti pubblici. In questo caso, la fattura arriva



ROCHE, IN ITALIA È L'AZIENDA FARMACEUTICA CON LA MIGLIORE REPUTAZIONE

Una *survey* effettuata in Italia tra 113 associazioni di pazienti che rappresentano 56.500 persone ha mostrato che Roche ha la più alta reputazione positiva fra le aziende farmaceutiche. Il risultato è contenuto in "The Corporate Reputation of Pharma in 2020 during the Covid-19 Pandemic - the Perspective of Italian Patient Groups" condotta dalla società di ricerca di mercato Patient View. Realizzata tra novembre 2020 e febbraio 2021, l'indagine si è concentrata su 10 punti tra cui la centralità del paziente, la trasparenza, l'integrità, la qualità dei farmaci prodotti e i servizi offerti. Nello studio, in cui sono state contattate 25 case farmaceutiche, è stata valutata anche la capacità di far fronte all'emergenza Covid 19.

direttamente in azienda per i dipendenti che hanno diritto al rimborso».

E in sede?

«Per ora abbiamo installato 20 colonnine di ricarica nel **parceggio aziendale** a uso dei dipendenti e, in certi casi, anche dei fornitori o dei clienti.

Abbiamo un progetto che entro fine anno porterà all'incremento di minimo ulteriori 50 wallbox. Stiamo facendo degli approfondimenti tecnici anche con il **gestore di energia**».

Su quali modelli di auto puntate?

«Sono partiti gli ordini per nuove auto elettriche, tenendo conto di chi, già nel 2020, aveva dichiarato di essere interessato. Per questo, con Volvo abbiamo **organizzato dei test drive** dove

i nostri dipendenti ricevono informazioni dettagliate sulle caratteristiche delle vetture.

Vogliamo vincere la paura dell'elettrico, facendo guidare le auto. Tendenzialmente l'obiettivo è di incrementare il più possibile elettrico e plug in. Attualmente abbiamo lasciato che il diesel rimanesse in possesso anche per chi fa pochi chilometri, giusto per la carenza di infrastrutture di ricarica».

Oltre che sulle percorrenze chilometriche, com'è costruita la car policy?

«Abbiamo differenziato in **2 fasce**: top manager e il resto dei collaboratori titolati ad avere un'auto aziendale. A cambiare è il segmento dell'auto a noleggio. Ma in quanto a sostenibilità



anche il top management non ha auto inquinanti. Del resto è una car policy condivisa con la sede centrale di Basilea. E l'**Italia è pilota** nel processo di elettrificazione della flotta. Io faccio parte di un "council delle flotte auto": insieme a 7 colleghi di altri Paesi definiamo le strategie per avere entro il 2030 una flotta a zero emissioni».

Da fleet manager a mobility manager: in che modo Giovanni Zucco organizza gli spostamenti dello staff Roche e cosa accadrà in futuro?

«Sono anni particolari a causa della pandemia. Ed è difficile fare progetti. Allo stato attuale, c'è una navetta aziendale che collega la sede di Monza con uno dei capolinea della metropolitana di Milano. Prima dell'emergenza Covid19, avevamo organizzato il *car pooling* dei dipendenti e c'erano ben tre navette. Ora però è tutto sospeso. Nel 2022 si spera che le cose cambino: ho allo studio aree per parcheggiare e ricaricare le bici elettriche dei dipendenti. Attraverso il **welfare aziendale** è possibile acquistare abbonamenti dell'azienda di trasporti pubblici Atm».

LA SEDE
DI BASILEA



MISSION *Fleet*

La rivista dell'auto aziendale

MFA 2020 Reportage dell'edizione più attesa di sempre

Missionforum TALKS

Focus sull'infrastruttura di ricarica

On The Big Chair

Roberto Pazzini e la svolta di Kia

L'Analisi di MissionFleet

Aggiornamento ibrido per Peugeot 508 SW e Mazda CX 30

2.700 KM AL MESE: L'ELETTRICO? UN SOGNO

Con una flotta che ogni anno incide per più di 3 milioni di euro sul bilancio aziendale, la parola d'ordine per il fleet manager Daniele Conti è contenere i costi. Senza peggiorare il servizio ai dipendenti né ai clienti



di Andrea Barbieri Carones



Parole d'ordine: taglio dei costi e innovazione dei processi. Dunque gestire efficientemente una flotta auto che rappresenta uno degli strumenti fondamentali dell'attività d'impresa. Ogni giorno, in ufficio o in *home working*, **Daniele Conti** ha a che fare con numeri di chilometraggio e preventivi di spesa, spostamenti del personale e tecnologia. Il

fleet manager di Dpv, in un certo senso, gestisce una flotta auto con la precisione millimetrica con cui il generale Patton guidava i carri armati lungo la risalita dell'Italia nel 1944-1945. Anche se non ci sono nemici da superare e città da liberare, Daniele Conti sa bene come utilizzare la tecnologia per avere sotto mano i "numeri" delle vetture. Del resto, con un background militare, non poteva che essere così.

Dpv si occupa di field marketing: ci spiega cosa fate di preciso?

Abbiamo diversi clienti che vendono i propri prodotti attraverso il *retail* e la Gdo. Ossia **negozi e supermercati**. Noi visitiamo questi punti

vendita per verificare che ciascun prodotto abbia il prezzo giusto, la scadenza giusta, il corretto posizionamento sugli scaffali e che alcuni di essi siano nelle "avancasse". Insomma: siamo gli occhi dei nostri clienti. E per fare ciò abbiamo centinaia di veicoli (auto e van) con i quali i nostri collaboratori sono "sul pezzo" ogni giorno. In tutta Italia.

Daniele Conti si sente più fleet manager o mobility manager?

Le confesso che il termine fleet manager calza meglio. E le spiego perché: i nostri veicoli sono quasi in toto funzionali al **controllo dei prodotti sugli scaffali**, come ho spiegato. Pertanto non devo organizzare i movimenti dello staff, ma solo le

loro vetture. Come “mobility manager” abbiamo un software che gestisce in automatico il percorso giornaliero dei collaboratori, ottimizzando (e riducendo) il chilometraggio».

E quindi i costi.

«Esattamente. Poi c'è una minima parte dei dipendenti che si sposta per raggiungere le nostre **4 sedi italiane**. A proposito di spesa: nella seconda parte del 2020 le auto sono diminuite di numero e con esse i chilometri percorsi e i costi. Le do un dato: a maggio 2020, la spesa per la flotta di auto è stata di 236.000 euro. In questa cifra è compreso il canone del noleggio a lungo termine, quello del carburante, dei pedaggi, dei

LA SEDE DI DPV



costi interni e del partner estero che gestisce l'anagrafica delle vetture. Dimenticavo il costo delle **black box**: quest'ultimo incide in media per 671 euro ogni mese.

Una bella cifra: come è cambiata negli anni?

Nulla in confronto a quanto incideva nel 2013, anno del mio ingresso in azienda: allora era di 1.050 euro. Questo dimostra



che, se si fa attenzione ai costi legati alle auto, l'azienda risparmia senza togliere nulla ai dipendenti.

Quindi facendo un conto complessivo ne deriva che...

Quella del parco aziendale è la **seconda voce di spesa** del gruppo, dopo il personale: nel 2019, il costo annuale fu di 3,85 milioni di euro. Nel 2020, il 33% in meno. Ossia 2,8 milioni. La previsione per il 2021 è di 3,1 milioni. Ma tutto è sempre “sub judice” in base alla diffusione o alla remissione del Covid.

Questo calo nel budget complessivo è dovuto a un minor utilizzo o alla riduzione delle vetture?

Entrambe le cose: nel 2019 avevamo 412 veicoli, scesi a 362 nel 2020 e a **355 nel 2021**. Per quest'ultimo anno, naturalmente, è un dato

indicativo che non si discosterà di molto. Il punto è che lavoriamo su commesse e abbiamo bisogno di **flessibilità** nel noleggio delle auto.

Noleggio a lungo termine, immagino.

Esattamente. Tempo fa, con quasi tutti i clienti impiegavamo auto a 36 mesi. Da 2 o 3 anni a questa parte, ci chiedono vetture per 24 mesi. Pertanto ogni singola vettura ci costa di più. Ci sono contratti che vengono sviluppati sull'esigenza specifica del cliente. Ossia con durata che può anche essere molto inferiore. Quando sono entrato in Dpv, il parco era di 158 unità.

La maggior parte sono strumentali?

Sì: il 95%, mentre il restante 5% è in benefit. Con una vita media di 24 mesi.

Continuiamo con i dati: come

DANIELE CONTI

DA TORINO ALLA SICILIA

Al cuor non si comanda, diceva nel '600 il matematico **Blaise Pascal**. E il cuore ha portato il Ceo di Dpv, **Angelo Pirrello**, a sviluppare il progetto **Villa Lab** nella provincia di **Trapani**, terra di origine della famiglia. L'azienda ha curato un piano di riqualificazione ambientale nel comune di Santa Ninfa, che ha visto il recupero della villa comunale in stato di abbandono da un decennio. Il progetto, realizzato col coinvolgimento delle istituzioni e la partecipazione dei cittadini, ha portato alla realizzazione di un incubatore di nuove idee. Inaugurato a ottobre 2020, oltre a essere uno spazio per rilassarsi e fare sport, è anche l'occasione di valorizzare e tutelare il territorio, cercando di sensibilizzare i cittadini su tematiche legate alla **salvaguardia del patrimonio**.

sono state le percorrenze medie?

Nel 2019, ogni auto ha percorso in media **2.750 km al mese** o 33.000 l'anno. O se vogliamo dare un numero più grande: quasi 13.600.000 km in un anno percorsi dalla flotta. Nel 2020 abbiamo fatto meno strada, anche se non ci siamo mai realmente fermati: 11,3 milioni di chilometri e percorrenza media mensile di 2.597 km. Quest'anno siamo ritornati ai livelli del 2019 con una media mensile per auto di 2.725 km.

Le emissioni?

Nel 2019 abbiamo emesso 1.781

tonnellate di CO₂, una media di 4,3 tonnellate per veicolo.

Il ricorso ad auto meno inquinanti è una sfida di molti costruttori. Qual è la sua strategia: come e quali saranno le prossime auto in flotta?

Bella domanda. Dico subito che le auto elettriche sarebbero una soluzione favolosa se cambiasse tutto il paradigma.

Ossia?

Nel senso che non voglio trovare una colonnina di ricarica: come auspicava **Elon Musk**, vorrei avere dei distributori di batterie. Io arrivo nell'area di servizio e

mi cambiano la batteria, montandomene una già carica. In 5 minuti. Finché non si raggiunge questo obiettivo, l'auto elettrica è **un bel sogno**, ma è una perdita di tempo. Le confesso che avrei bisogno come il pane di avere in flotta auto elettriche. Tuttavia, non è fattibile. Continuiamo con quelle termiche.

Vista la situazione degli ultimi 18 mesi, quali necessità avete su noleggio delle auto?

Sicuramente abbiamo bisogno di flessibilità. Spesso allunghiamo il contratto di noleggio. Ho parlato e negoziato con le società che ci danno le vetture, chiedendo di rivedere i contratti.

In che termini?

Ho chiesto che non mi fosse addebitato il fermo auto durante il **lockdown del 2020**. Alla fine hanno capito e accettato. Del resto è stata una "botta" per tutti, che ha richiesto da parte nostra dilazioni nei pagamenti.

Quali servizi richiedete con il ritorno a regimi lavorativi normali?

Accedere alle *black box* in chiaro. Sono riuscito ad avere **accordi sindacali** per ottenere i dati contenuti nelle scatole nere dei veicoli, fondamentali per la gestione della flotta e per l'eventuale taglio dei costi.

Lei è leader di un team di professionisti: ce lo presenta?

Dice bene e mi fa piacere menzionarli: inizio con **Sabrina Russo**, la persona che si occupa di gestire operativamente i contratti e i rapporti con i fornitori. Visto il mio background militare (in Marina, ndr) è come se fosse il mio ufficiale in seconda. Poi c'è **Gianluca Guerrina**, che ha il polso delle persone sul territorio. In pratica, è il *trait d'union* tra i driver e l'azienda.



Anno XVI ■ giugno-luglio 2021

www.missionline.it

MISSION *Fleet*

La rivista dell'auto aziendale

Alfa Romeo Stelvio Stile user chooser



Speciale CAR list
Plug In Hybrid

Professione Fleet Manager
Green tutt'intorno, diesel nel frattempo

Donne al Volante
Smart women dealer

NIVEA

GREEN TUTT'INTORNO, DIESEL NEL FRATTEMPO

In Beiersdorf Italia, la transizione verso la mobilità elettrica può attendere. Al primo posto ci sono i costi di gestione della flotta: sfida quotidiana per Riccardo Muradore. Intanto, la multinazionale espone il pensiero verde in svariati progetti e nei suoi prodotti



di *Andrea Barbieri Cronos*



Mentre la transizione verso la mobilità elettrica aziendale non è ancora ben definita, l'impegno "green" di Beiersdorf si evince da numerosi progetti. Oltre che da collaborazioni con partner chiave. Non solo nel trattamento della pelle e nella cosmesi - settore in cui la multinazionale tedesca opera dalla sua fondazione, nel 1882 -, ma anche nella protezione di boschi,

foreste e acque, nel controllo delle emissioni di CO₂ e nell'adozione di materiali da riciclo. Come ogni grande azienda, Beiersdorf Italia ha una discreta flotta di auto aziendali, sia a uso esclusivo dei dipendenti sia in condivisione come mezzi di servizio. Auto che vengono gestite dalla scrivania,

dal computer e dallo smartphone di **Riccardo Muradore, general service, security & safety manager**. Suo l'incarico dei servizi generali, con la responsabilità di sviluppare e gestire i contratti di appalto e di manutenzione dell'edificio di proprietà. Dalla sede di Milano, controlla anche



le vetture “targate” Beiersdorf, che nel 2019 hanno consumato in media 116 grammi di CO₂ per chilometro.

Di quante e quali auto è composta la flotta aziendale?

«È una sfida quotidiana gestire una flotta di 120 auto, prevalentemente diesel di ultima generazione. Quindi a basse emissioni. Poche sono a benzina. Poi ci sono due hybrid plug in e altrettante full electric. Tra le auto green, abbiamo una Toyota Auris e una Kia Niro Phev condivise e usate come sostitutive, una Bmw X5 Phev dell'AD, una Bmw i3 full electric, condivisa e personalizzata con il logo, utilizzata a Milano, infine una Hyundai Kona elettrica, sempre in condivisione, per raggiungere il nostro magazzino vicino a Lodi».

Con quali criteri vengono destinate le auto a dipendenti e collaboratori?

«Vengono assegnate in base all'inquadramento, con una *car list* definita ogni anno e che prepariamo tra giugno e ottobre, scegliendo i modelli che riteniamo più consoni alle nostre necessità. Il mio compito è duplice: da un lato cerco di accontentare l'azienda nel tema costi (uno dei miei *core business* generali) cercando di **contenere i canoni di noleggio**. Dall'altro, vorrei soddisfare le richieste degli utilizzatori, che ogni giorno usano l'auto per venire al lavoro. I manager hanno vetture di livello più alto e brand premium».

E gli altri dipendenti?

«Hanno a disposizione sempre auto di livello alto. Ma non premium. La nostra politica in tal senso si basa su 4 fasce generali: quella “A”, dei dirigenti. Quella “B” dei primi riporti. Quella “C” dei quadri e quella



RICCIARDO MURADORE

“D” della forza vendita con veicoli in fringe benefit. Ultimamente lavoriamo molto bene con le auto del **gruppo Psa**, con **Volvo** e con il **gruppo Volkswagen**».

Con quale formula sono introdotte le auto in azienda?

«Ormai da circa 15 anni, le auto aziendali sono acquisite con contratto di noleggio a lungo termine, con vari fornitori scelti in base a **una gara annuale**. Solitamente, sono nolggiate per 48 mesi. Se i *driver* fanno molti chilometri, anche di 36 mesi».

Gestire una flotta di auto è un po' come guidare un piccolo “esercito”. In che modo la tecnologia viene in suo aiuto?

«Ci affidiamo soprattutto al buon senso dei driver. Allo stesso tempo, però, imponiamo regole precise per la gestione. Un esempio: l'utente deve comunicare tempestivamente gli eventuali danni. Deve poi

organizzarsi con le manutenzioni e le revisioni. Abbiamo una policy molto dettagliata e completa e realizziamo degli opuscoli da consegnare ai driver. Questi utilizzano comunque le **App messe a disposizione dalle aziende di noleggio a lungo termine**, sulle quali ci appoggiamo per gestire la flotta. Talvolta anche attraverso i loro portali. Ma non è tutto: abbiamo preso in licenza **un software** molto ricco di funzioni e dettagliato per il monitoraggio del parco».

Quindi le società di noleggio sono dei partner?

«Esattamente. Ci appoggiamo molto spesso all'esperienza dei noleggiatori, che – come dice lei – consideriamo partner e non solo dei fornitori».

Un sondaggio effettuato da questa casa editrice ha mostrato che 4 fleet manager



BEIERSDORF E I PROGETTI PER L'AMBIENTE

La strategia sostenibile di Beiersdorf si esprime attraverso numerosi progetti: entro fine anno arriveranno sul mercato prodotti di cosmesi in contenitori di **alluminio riciclato** proveniente dalle lattine, ad esempio. Entro il 2025 l'azienda vuole ridurre del 30% le proprie emissioni di CO₂ rispetto al 2018. E ancora, a fine 2020 impiegherà gradualmente **plastica rinnovabile certificata**. Questo materiale sarà sui banchi di vendita in 30 Paesi. Tutto ciò, senza compromettere la qualità del prodotto. Per finire, la multinazionale ha sviluppato due iniziative con **LifeGate**: parteciperà alla creazione di boschi nell'area del Parco del Ticino e nella Riserva Naturale dell'Aniene. Infine, installerà cestini "mangia rifiuti" in mare.

su 20 "probabilmente o sicuramente" introdurranno auto ibride in flotta. Qual è la vostra posizione?

«Sicuramente l'ibrido sarà sempre la soluzione migliore nel percorso casa-lavoro. Per lo staff commerciale, invece, le auto

diesel rimangono l'opzione principale. La differenza per noi la fa ancora il **costo finale di esercizio**. E le voci più importanti da tenere d'occhio sono il canone, i consumi e i servizi».

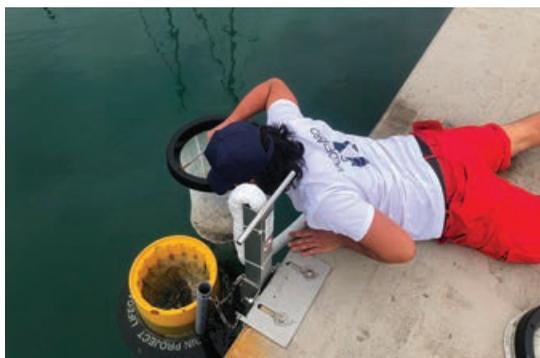
Qual è la sua posizione sulle auto elettriche?

«Nel 2012 abbiamo introdotto in flotta per uso "pool" la prima e lo scorso anno ne abbiamo presa una seconda. Devo essere sincero, **facciamo fatica** a proporre al nostro staff questa alimentazione. Almeno per uso personale. Perciò le due che abbiamo vengono utilizzate solo come auto di servizio».

E in futuro?

Più avanti vedremo se

IL "SEABIN", CESTINO MANGIA RIFIUTI IN MARE



raddoppiare o triplicare il numero. Restiamo molto cauti per diversi motivi: primo perché l'energia non è così a buon mercato, poi le colonnine di ricarica non sono molto presenti sul territorio italiano e terzo perché quelle utilizzabili sono talvolta occupate da **chi scambia la colonnina per un parcheggio**. Con l'espansione dell'infrastruttura in autostrada, tutto cambierà. Pur impegnandoci nel sociale "Green", le regole per dare l'auto elettrica ai nostri colleghi non le abbiamo ancora scritte. Constatiamo molte incognite, ma cerchiamo di usare il buon senso».

Alcuni fleet manager chiedono contratti per disporre di auto termiche ed elettriche secondo le necessità. Ritiene che sia una strada percorribile?

«Penso che associare un'auto termica a una elettrica sia di difficile realizzazione: i noleggiatori non sono delle "Onlus" e alla fine i costi ricadono sulle aziende».

Quali sono le strategie per il 2021 e per il 2022?

«Sia per il 2021 che nel 2022 inseriremo **più modelli ibridi**. Vedremo cosa proporranno le case costruttrici. Per il 2022, dobbiamo capire cosa succede sui tempi di consegna delle vetture, come saranno le nuove versioni e i loro consumi. Ma soprattutto dobbiamo comprendere come sarà la **nuova normalità** dello svolgimento del lavoro. Ci serviranno davvero così tanti mezzi? Che uso se ne farà, alla luce del **telelavoro**? Insomma, come andremo a scrivere il futuro è ancora un foglio bianco. Per fortuna non sono da solo: nel team che mi aiuta nella gestione e reportistica delle auto c'è la preziosa **Marina Castagna**».

Anno XVI ■ aprile-maggio 2021

www.missionline.it

MISSION *Fleet*

La rivista dell'auto aziendale

URBAN MOBILITY
Muoversi in città:
flotte in subbuglio

MissionFleet Awards 2021

Avanti tutta,
MFA verso l'edizione numero 6

On The Big Chair

Christian Catini di Mercedes-Benz

L'analisi

Lexus UX300e - Nuova Nissan Qashqai

TRANSIZIONE CONVINTA

Intervista al mobility manager di Engie Italia, Claudio Sposato: entro il 2024 tutte le auto in fringe benefit saranno elettriche o ibride



di *Andrea Barbieri Carones*



Quando nel 2008 il gruppo francese Gaz de France incorporò il Gruppo Suez nacque una delle più grandi aziende energetiche del mondo con attività in circa 70 Paesi. Un colosso che nella primavera del 2015 cambiò nome in Engie, allargandosi in vari settori. Da

sempre è rivolto verso la sostenibilità ambientale. Ossia verso il traguardo delle emissioni zero, che non solo è sancito dagli accordi di Parigi sul clima, ma è entrato prepotentemente negli obiettivi di Engie, che punta a fornire energie rinnovabili e tecnologie intelligenti. Tecnologie che nel 2008 erano ancora in fieri e non erano entrate in pieno nel business d'impresa né erano salite a bordo della flotta auto aziendale della filiale italiana. All'epoca le auto elettriche erano poco più che sperimentali, le ibride numericamente insignificanti e la guida

autonoma era limitata ai veicoli che la Nasa stava mandando su Marte. Tornando sulla Terra, nel frattempo la politica *green* di Engie ha coinvolto la flotta auto, come spiega il **mobility manager Claudio Sposato**, "alla guida" di 1.331 vetture, tra fringe benefit e veicoli di servizio. **Avere 1.331 auto aziendali non è cosa da poco: con quali formule sono state acquisite?** «A dicembre 2020, delle 1.331 vetture che componevano il parco auto di Engie, 433 erano assegnate in fringe benefit mentre 898 erano automezzi di servizio. Parco che per il 26% era rappresentato da veicoli



“green” (modelli full hybrid, plug in, full electric, metano), che diventa il 43% se si considerano le sole auto in fringe benefit. Tutte sono in noleggio a lungo termine, a esclusione di poche decine di proprietà e derivano dall’acquisizione di società nell’ambito dei progetti di sviluppo del gruppo in Italia. Vetture che prevediamo comunque di cedere nel corso del 2021 e sostituire con noleggi».

Quali sono i principali obiettivi per il 2021 relativamente al parco auto?

«Nella gestione di una flotta auto è imprescindibile ogni anno

porsi obiettivi da raggiungere secondo un miglioramento continuo delle performance. Per il 2021 noi di Engie Italia ci siamo posti tre principali obiettivi:

- **Ridurre il Tco totale**, aspetto ambizioso considerando che il passaggio a una flotta a zero emissioni, iniziato nel 2019, ha comportato un aumento dei costi;
- **Accelerare la sostituzione dei veicoli a gasolio con veicoli “green”**: entro il 2024 vogliamo avere il 100% dei veicoli in fringe benefit e il 50% del parco totale composto da auto elettriche o ibride.

Perciò confidiamo che il settore sviluppi veicoli che consumano e inquinano meno, aumentando l’offerta di auto ibride ed elettriche. Il nostro interesse è rivolto soprattutto al mercato dei **veicoli commerciali**, che ha pochi modelli a disposizione, malgrado la forte crescita della domanda. Auspichiamo, inoltre, il potenziamento delle infrastrutture di ricarica, che nell’ultimo anno sono comunque aumentate del 39%. Infine, vogliamo migliorare il sistema di **interazione con i driver** e i livelli di servizio offerti dal team di fleet management».

Quali sono le principali sfide per organizzare e gestire la flotta?

«Il monitoraggio dei veicoli e il controllo dei costi, visto anche che la nostra flotta è numericamente rilevante».

Al lato pratico, come operate?

«Aggiorniamo costantemente la nostra *car list* con i nuovi modelli proposti dal mercato. Organizziamo incontri periodici con i principali fornitori di servizi, con le società di noleggio con le quali collaboriamo e con le case costruttrici delle auto



CLAUDIO SPOSATO

presenti nel nostro parco veicoli. Dunque, due volte l’anno procediamo con gli adeguamenti chilometrici. Circa ogni anno, invece, individuamo le più vantaggiose offerte di noleggio a lungo termine per i veicoli in scadenza tramite **bandi di gara** che predisponiamo nel rispetto della nostra car policy. In tal modo ci assicuriamo sempre nuovi e migliori mezzi nelle diverse categorie e teniamo sotto controllo i costi. L’interazione con i nostri clienti interni avviene attraverso una **piattaforma gestionale** sviluppata internamente con la nostra direzione ICT. Nel corso del 2021, nell’ambito di un più ampio progetto di digitalizzazione dei processi, avrà una nuova e più efficiente versione».

Il corporate car sharing sta prendendo piede tra le aziende: come siete organizzati su questa formula?

«Siamo partiti nel 2018 sviluppando in modo strutturato il car sharing nelle nostre due sedi di Milano e Roma, mettendo a disposizione le auto per gli spostamenti di lavoro, sia in città (usando in questo caso solo auto full electric) sia fuori. Abbiamo poi provato a **rilanciare il car pooling**,



riprendendo un progetto iniziato nel 2014. Stiamo però riscontrando risultati poco soddisfacenti, in parte a causa del Covid19, ma anche a causa di una sorta di diffidenza. Confido che in futuro, i temi della mobilità condivisa e sostenibile siano fondamentali per una

decisa svolta verso la transizione ecologica a zero emissioni di CO₂. Anche grazie ai *mobility manager* delle aziende pubbliche e private presenti nei quartieri e dove attualmente risiedono i uffici».

Che tipo di software gestionale utilizzate?

«Con il supporto di un nostro partner abbiamo sviluppato un **sistema gestionale SaaS** (software as a service), “customizzato” secondo le esigenze della nostra azienda. Con questo, gestiamo l'intera *supply chain* dei processi di gestione: dalla configurazione, al **monitoraggio dei canoni**, al controllo dei consumi di carburante e degli eventuali usi impropri, alla gestione delle contravvenzioni. Grazie a una stretta collaborazione, il sistema è in continuo sviluppo. Ciò ci permette di sfruttare tutte le potenzialità della piattaforma e adeguarla in tempo utile alle sempre varie e nuove esigenze».

Quale sarà l'evoluzione per il 2021?

«Sarà il lancio di **un'app** dove i nostri driver potranno trovare

tutte le informazioni relative alla propria auto e ai servizi connessi».

Da quante persone è composto il suo team?

«Oltre alla mia responsabilità nel coordinamento ed indirizzo che condivido anche su altre funzioni, il team è composto da **Marco Alessandri** con il ruolo di travel e fleet manager, **Federica Fenni** e **Lucia d'Elia** a cui è affidata la gestione operativa. A questi si aggiunge il prezioso supporto di **Paola Rossi** per tutti i processi di acquisto».

Con il telelavoro, la mobilità è cambiata: per Engie dal punto di vista pratico?

«La pandemia ha avuto un forte impatto sul mondo del lavoro. Ha cambiato i ritmi, gli spazi e i flussi e ha accelerato i processi in cui la presenza in azienda, e in nuovi luoghi riorganizzati e flessibili, si alterna con l'operatività da casa o, più in generale, da remoto. Tutti aspetti che stiamo già mettendo in atto in Engie Italia. Questo nuovo modo di lavorare comporterà conseguentemente anche una diversa mobilità. Continueremo nella sensibilizzazione verso tutti i colleghi a scegliere stili di vita più sostenibili, proponendo **soluzioni alternative all'uso dell'automobile**, attraverso servizi di mobilità alternative e green. Questa sarà una delle principali priorità del post Covid, coerentemente con l'impegno di ridurre la *carbon footprint*».

Il goal al 2024 è di utilizzare oltre la metà di vetture a basso impatto ambientale, passando dalle 5.000 ton/anno di CO₂ immessa in atmosfera nel 2018 a circa 3.700 ton/anno fra tre anni.



MISSION *Fleet*

La rivista dell'auto aziendale

BMW Serie 1 - 120d
**Business Advantage:
what else?**



Noleggio a lungo termine

I piani dei noleggiatori nel 2021

Internet of Things

Semplicemente connessi

Mobility management

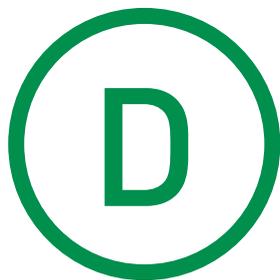
Il manager della mobilità

TUTTA LA FLOTTA EV ENTRO IL 2030

La transizione energetica per Edison è un orizzonte naturale: ecco la strategia di Alferio Paolillo per cambiare le 1200 auto del parco aziendale. Con l'asso della tecnologia nella manica



di *Andrea Barbieri Carones*



Da quando nel 1883 Giuseppe Colombo, fondatore della Edison, inaugurò nel centro di Milano la prima centrale elettrica d'Europa, avviando l'elettrificazione dell'Italia, di acqua sotto i ponti ne è passata parecchia. L'azienda si è evoluta accompagnando il Paese e le

famiglie attraverso cambiamenti epocali e oggi è in prima linea nella sfida della transizione energetica. Il colosso italiano dell'energia, con attività anche nella vendita di elettricità, gas e servizi a valore aggiunto, ha deciso di focalizzare il suo business sullo sviluppo delle energie rinnovabili, su digitale, efficienza energetica e servizi ai clienti finali, come quelli del fotovoltaico domestico e della mobilità elettrica ricaricata con energia solare. Un'attenzione all'innovazione e alla sostenibilità ambientale che ha toccato anche la flotta auto aziendale. Ne parliamo con

Alferio Paolillo, mobility manager e responsabile Facility, Services & Wellbeing.

Ci descrive il parco Edison?

«È composto da circa **1.200 vetture**, quasi tutte in noleggio a lungo termine. Sono in dotazione sia al personale in servizio presso le nostre sedi sia presso i diversi impianti del gruppo, come quelli di produzione rinnovabile, idroelettrica o di servizi energetici e ambientali».

Da fleet manager a mobility manager: come sta cambiando il suo lavoro?

«Aumentano le complessità, ma anche le opportunità. In



particolare, con l'introduzione dei mezzi elettrici non diamo solo un **benefit** o uno strumento

di lavoro ai nostri dipendenti, ma eroghiamo anche un **servizio di mobilità** che abbraccia gli aspetti infrastrutturali e tecnologici. Mi riferisco, ad esempio, alla **rete di ricarica**, che deve essere portata là dove la macchina passa più tempo durante la giornata. E in genere si tratta o di casa o della sede di lavoro. Perciò ai dipendenti che scelgono un'auto elettrica offriamo un **servizio di diagnosi e installazione**, qualora lo desiderino, della wallbox Edison presso la propria abitazione, in garage o in giardino. E garantiamo la possibilità di accedere alle colonnine anche nelle sedi professionali. Infine, forniamo **un'app** che li assiste durante gli spostamenti e consente di geolocalizzare le stazioni di "rifornimento" pubbliche più vicine».

Quale sarà la sfida più impegnativa del 2021?

«Nel 2021 dobbiamo portare avanti la transizione dai veicoli tradizionali a quelli maggiormente sostenibili, come le auto elettriche. È un processo graduale, ma a cui stiamo già lavorando da alcuni anni e che nel 2021 accelererà ulteriormente grazie all'esperienza maturata fin qui. D'altra parte, dato l'ampliamento del perimetro del Gruppo Edison, attraverso le acquisizioni societarie degli ultimi anni, un'altra sfida per noi sarà quella di omogeneizzare maggiormente i processi tra le diverse società».

Quali auto prevede di inserire?

«La car list prevede già attualmente sia modelli plug in che elettrici puri in tutte le fasce (dirigenti, quadri, strumentali) e grazie al **grande ampliamento in corso** da parte delle case

TOYOTA HA SCELTO EDISON

Edison e Toyota hanno siglato una partnership che prevede l'installazione di 300 colonnine, ad accesso pubblico e alimentate da energia rinnovabile, presso tutti i **concessionari Toyota e Lexus**. Oltre all'attivazione dell'infrastruttura, Edison si occuperà della gestione e della manutenzione, garantendo la fornitura di energia elettrica prodotta da **fonti rinnovabili**. I punti saranno aperti al pubblico e i clienti ne potranno usufruire tramite l'app Edison. Inoltre, le due aziende studieranno soluzioni dedicate ai rispettivi clienti per rendere le loro abitazioni e la loro mobilità sempre più sostenibili. Basti pensare che l'obiettivo di Toyota è di vendere 5,5 milioni di veicoli elettrificati nel mondo entro il 2025 e almeno 1 milione a zero emissioni entro il 2030. Ogni anno.

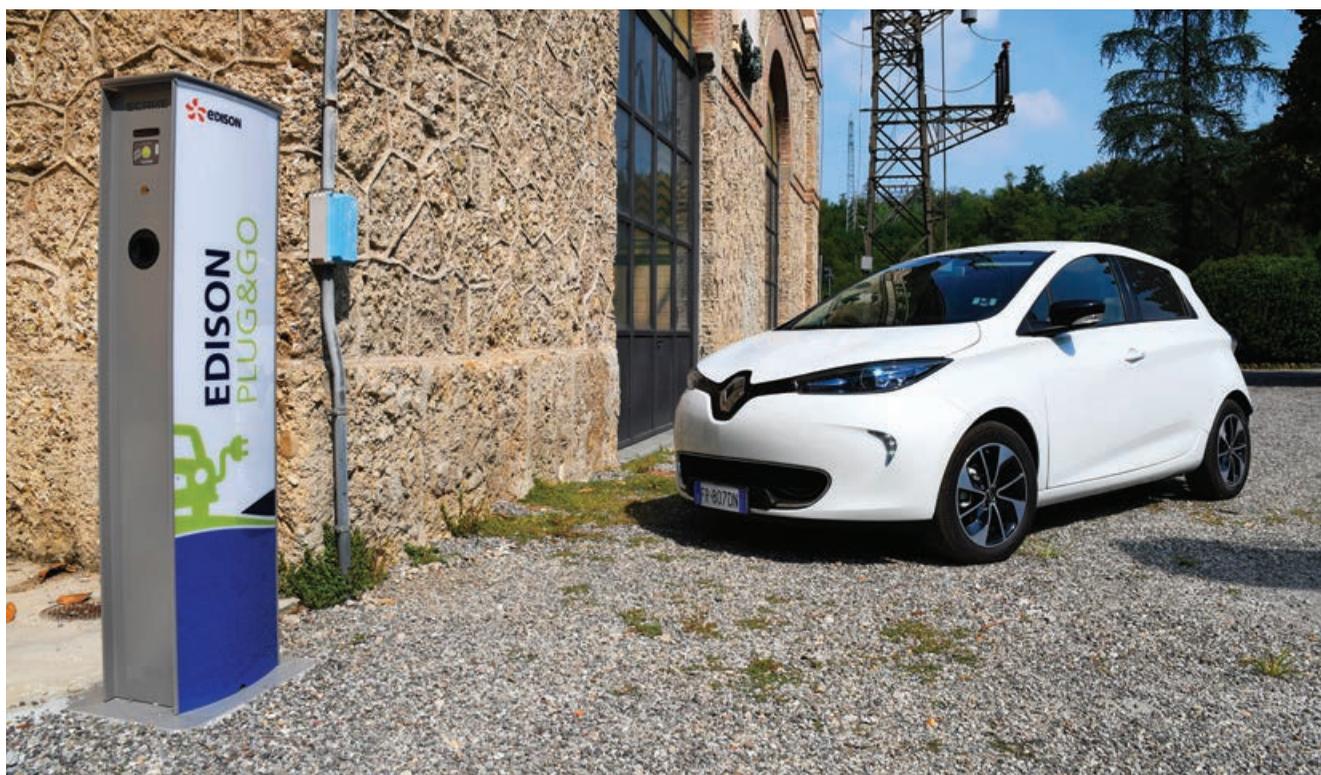
automobilistiche, si prevede di arricchire ulteriormente la gamma di proposte in modo da rendere ancor più interessante la scelta verso i modelli green».

Senza contare che Alferio Paolillo non si occupa solo di auto e mobility. Dico bene?

«Dice benissimo. Gestisco anche i servizi di *facility* nelle sedi direzionali e il business travel. Ho il privilegio di avere una squadra di grandi professionisti al mio fianco, ma la fortuna maggiore è di venire da tanti anni di esperienza nell'organizzazione e di lavorare ancora oggi all'interno della divisione HR e Ict. La **conoscenza dell'organizzazione** e la visione strategica sono fondamentali in questo mestiere».

Quando si parla di auto elettriche, Edison "gioca in casa". Come sta avvenendo la transizione?

«Nel 2017 abbiamo deciso di investire a livello strategico nella mobilità elettrica e abbiamo tracciato una rotta: **entro il 2030** tutta la flotta del gruppo sarà elettrica con un piano di



graduale sostituzione e di implementazione dei punti di ricarica».

Come si svilupperà la rete di ricarica entro fine 2021?

«Sono in corso le attività di installazione di 16 colonnine presso il parcheggio interno della sede principale di Milano. Con la possibilità di ampliamento fino a 40 punti. Altre installazioni sono previste negli uffici di **Rivoli** (Torino),

Bari e nella nuova centrale termoelettrica di **Porto Marghera** (Venezia). Oltre che nelle principali sedi, fino progressivamente a coprirle tutte, compresi ovviamente gli impianti produttivi. Inoltre, come già accennato, stiamo provvedendo nel fornire ai dipendenti le wallbox nelle proprie abitazioni. Pur mantenendo una molteplice varietà di modelli tradizionali,

dal 2020 la nostra car list si sta arricchendo di modelli green sia ibridi che elettrici. In tutte le configurazioni, a partire dal mild/full fino ad arrivare al plug in e Bev. Stiamo rafforzando **l'offerta delle auto ibride**, specie per chi ce l'ha in dotazione sia per il tempo libero che per lavoro. Essendo dotate di una tecnologia sostenibile che riduce le emissioni, si prestano a molteplici usi, per la media e la lunga percorrenza.

Stiamo rispettando la tabella di marcia che ci siamo dati e attualmente circa il 10% della nostra flotta è composta da auto elettriche o ibride. Cresceremo ancora, complice il listino di offerta che si arricchisce».

Ritiene sostenibile l'auto elettrica, sia da un punto di vista economico che di pratico utilizzo?

«Quest'anno porteremo la nostra flotta circolante elettrica al 12%,

IL NOLEGGIO CON PLUG & GO

Edison mette in campo una offerta per le aziende e i privati che prevede il **noleggio di medio-lungo termine** di una vettura elettrica, selezionabile tra una vasta gamma di mezzi disponibili. Ecco Plug & Go, che comporta l'installazione a casa di una wallbox per ricaricare il veicolo, l'app per geolocalizzare le colonnine più vicine e la ricarica gratuita per il primo anno di noleggio attraverso Edison World Luce. L'offerta si completa con Sun & Go, che comprende l'installazione di **pannelli fotovoltaici** tramite i quali ricaricare la propria auto senza "pesare" esclusivamente sulla rete elettrica. Le prestazioni dei pannelli vengono analizzate attraverso una **piattaforma** consultabile via smartphone. Ma non solo. L'energia prodotta e non consumata può essere conservata attraverso **sistemi di accumulo** e venduta sul mercato elettrico mediante il meccanismo di scambio sul posto.

indirizzando i rinnovi verso modelli green. In questo momento ci stiamo orientando maggiormente sul plug in hybrid che rappresenta la modalità più saggia di **transizione senza apprensione** e “ansia da autonomia”.

Sulla sostenibilità sono in corso numerosi dibattiti e studi scientifici per analizzare il fenomeno nella sua complessità. I vantaggi immediati che possiamo apprezzare sono rappresentati dal risparmio sulla CO₂ emessa (e i relativi benefici fiscali) e del combustibile. Tuttavia, e lo diciamo noi che l'energia sostenibile la produciamo, è importante che quella consumata sia sempre più *green*, in modo da rendere efficiente tutta la catena».

Oggi la tecnologia aiuta i fleet/mobility manager: voi quali utilizzi ne fate?

«In Edison siamo i primi applicatori delle soluzioni che noi stessi proponiamo ai clienti. In questo caso abbiamo sviluppato un sistema di monitoraggio e analisi che chiamiamo *Fleet audit*, il quale ci consente di studiare scientificamente il passaggio



della flotta aziendale (in questo caso destinato solo a impiego lavorativo e non privato) a modelli più sostenibili, compreso l'elettrico. Inoltre, abbiamo sviluppato una **piattaforma gestionale** che regola gli accessi all'infrastruttura e fornisce un servizio di diagnostica per individuare eventuali malfunzionamenti».

Può entrare un po' più nel dettaglio?

«Grazie a Fleet audit possiamo esaminare informazioni importanti del parco auto in uso agli impianti, come il peso di carico con cui abitualmente viaggiano le vetture, lo stile di guida del conducente e la tipologia degli itinerari percorsi. Sulla base di questi dati eseguiamo una simulazione per comprendere come **efficientare il parco macchine**, quanta CO₂ è possibile risparmiare, di quanta autonomia necessitano e quali vetture possono essere sostituite dall'elettrico. L'obiettivo è ottenere un sistema sempre più integrato e ricco di informazioni che possano dialogare tra loro. In questo modo saremo in grado di calibrare meglio le scelte della nostra flotta e adattarla sempre di più alle nostre esigenze per raggiungere i migliori standard di risparmio, sostenibilità, sicurezza e **soddisfazione del driver**».

