

AUTO ASSEGNATE CHI LE HA VISTE?

Fleet manager in fibrillazione per i ritardi dei veicoli ordinati. Che colpiscono l'operatività ordinaria e costringono a **REVISIONARE LE CAR POLICY**. A danno degli Adas

Alberto Vita

La tempesta perfetta unisce i pesanti ritardi nelle consegne di auto nuove, quasi sempre quelle tecnologicamente più avanzate, all'epocale trasformazione in atto nelle flotte, in tema di elettrificazione, ma anche di ausili alla guida. Se, infatti, gli effetti negativi della pandemia e i primi ritardi nelle consegne sono stati gestiti dai fleet manager con proroghe contrattuali, sostituzioni nelle car list, reintegri urgenti o ricerca di auto in stock (vedere l'articolo a pag. 16), i nuovi fermi di produzione e il futuro fosco per mancanza di materie prime necessarie per realizzare le dotazioni tecnologiche più avanzate sulle auto moderne – ormai entrate di diritto nelle car policy aziendali – spingono necessariamente i fleet manager a rivoluzionare ulteriormente il loro modo di lavorare. A partire

dalla revisione di quelle stesse car policy nelle quali avevano introdotto con entusiasmo Adas e inediti moduli d'infotainment. “Al di là dei ritardi dalle Case, ci sono stati richiesti cambi di configurazione delle auto in lista: per esempio, con il cruise control normale al posto di quello attivo e con la negazione di qualsiasi upgrade per l'impianto d'infotainment”, dice Tiziano Fasolini, fleet manager di Nestlé. “Le Case si sono mosse”, spiega Andrea Lovisetto, cost efficiency and general services manager di Compar Spa, “la Ford ha per esempio proposto allestimenti diversi senza Adas, mentre la Mercedes ha spostato l'installazione dei moduli Lte a un futuro richiamo post-vendita”. “Per la XC40, la Volvo ci ha sconsigliato i moduli di guida assistita, così da evitare ritardi...”, aggiunge Alessandro Benoldi, fleet manager di Cedacri. >



**VALERIO
DI LEGGE**
ALD AUTOMOTIVE

OLTRE all'estensione dei contratti in essere, abbiamo proposto veicoli a disponibilità immediata, anche usati, a canoni dedicati e chilometraggio illimitato in sostituzione o fino all'arrivo dell'auto ordinata. Abbiamo così trasformato un problema in un'opportunità, aiutando le aziende a ottimizzare le loro flotte, razionalizzando i costi.



**TOMASO
AGUZZI
ARVAL**

COINVOLGONO almeno l'80% dei costruttori, i ritardi, e possono variare da Casa a Casa, anche in base ai vari modelli. Pure l'impatto degli optional è diversificato, perché i produttori utilizzano i semiconduttori per svariati utilizzi, dai sistemi radio alla fotocamera anteriore del cruise control attivo. Malgrado questi ritardi, però, non abbiamo registrato alcun annullamento dei contratti, grazie alle diverse soluzioni che abbiamo messo in campo.



**AGATINO
DI MAIRA
LOCAUTO**

LE MANCATE consegne del nuovo hanno inciso sul mancato ritorno delle vetture in scadenza, facendo mancare i numeri al mercato dell'usato. Dove c'è la caccia alle motorizzazioni diesel: principalmente nei segmenti medio-alti, ma anche in quelli piccoli, la cui produzione è stata ormai pressoché bloccata dalle Case.



**PATRIZIA
BACCI
PROGRAM**

PER FAR FRONTE a questa situazione, già nel 2020, in ottica di prevenzione, abbiamo aumentato il numero di auto in parco destinate alle preassegnazioni e prolungato le tempistiche di utilizzo delle stesse per i nuovi utenti. Per i clienti con contratti in essere, invece, abbiamo fatto ricorso alle proroghe contrattuali. Grazie a questa strategia, non abbiamo avuto cali del servizio erogato, neanche quando abbiamo dovuto tamponare i tagli degli optional decisi dalle Case.



**MASSIMILIANO
ARCHIAPATTI
ANIASA**

QUESTA CRISI ha impedito l'inflottamento di nuove auto nel noleggio a breve termine, con conseguenze sulla disponibilità di veicoli in diverse località turistiche. Analoga situazione ha comportato il rinnovo dei contratti in essere nel lungo termine, scatenando una caccia ai veicoli già disponibili in pronta consegna.

DICONO I NOLEGGIATORI

Proroga dei contratti, ricerca di auto in stock o usate, veicoli in preassegnazione o a medio termine: sono molteplici le soluzioni messe in campo dalle società di Nlt per aiutare le aziende, in tempi di pandemia



aumento dei costi anche da parte di chi deve ricorrere a noleggi-tampone, con soluzioni come il mid term: “Ma sono convenienti? Per me assolutamente no”, sostiene Benoldi, “piuttosto prolunghiamo i contratti in essere”. Una soluzione che, come sappiamo, hanno perseguito in tanti. E che, peraltro, comporterebbe per le aziende un risparmio dei canoni, calcolato dai noleggiatori dal 3 al 10% al mese, secondo la lunghezza e il chilometraggio previsti originariamente, in quanto il veicolo viene ammortizzato per un periodo più esteso. I contratti più lunghi – e questo testimonia quanto sia intecnessa la filiera automotive – scontentano però i responsabili remarketing di Case e noleggiatori, che si trovano meno prodotto, oltre che più vecchio, da proporre sul mercato dell’usato. Anche se per la verità in questo periodo, come potete leggere a pag. 18, sono più i sorrisi che le preoccupazioni a solcare i visi dei remarketing manager



► Un altro tema è legato al momento della configurazione delle auto destinate alle flotte, che deve necessariamente essere anticipata, come ricorda ancora Fasolini: “Se fino a poco fa bastava muoversi cinque mesi prima, ora ne occorrono almeno sette”. Ovviamente, anche gli ordini devono essere anticipati rispetto al passato: da circa sei mesi prima del momento in cui si aveva bisogno dell’auto ad almeno nove.

COSTI IN AUMENTO

E domani? Domani sicuramente si vedrà “il pressoché totale annullamento degli sconti: con la scarsità di auto, il nostro potere negoziale

si è praticamente azzerato. E così dovremo rivedere anche i nostri conti”, ci fa sapere un fleet manager di una multinazionale che preferisce rimanere anonimo. L’aumento dei costi è paventato anche da Vito Roberto Palmiotti, facility & security manager di 3M: “Se programmo le sostituzioni dei veicoli in base ai tempi dichiarati e questi non vengono per nulla rispettati, mi trovo a dover sostenere costi aggiuntivi che potrebbero essere chilometri eccedenti o treni di gomme fuori contratto. Oltre al dettaglio, si fa per dire, che in 12 mesi posso aver cambiato organizzazione e l’auto potrebbe anche non servirmi più”. C’è preoccupazione per il probabile

di queste aziende, viste le quotazioni ai massimi raggiunte dall'usato.

COLPITI OPERATIVITÀ E FRINGE

Tra le aziende più colpite dai ritardi nelle consegne, ci sono quelle della logistica e della catena dell'alimentare: "Abbiamo riscontrato diversi problemi operativi. Come tutte le aziende simili alla nostra", afferma Simone Boeretto, direttore servizi generali di Eismann, che vede un futuro prossimo un po' fosco, perché, oltre alle difficoltà logistiche per le forniture, "si è aggiunta anche la speculazione sulle materie prime". Da Sifà, fanno sapere che i veicoli che hanno visto le maggiori cancellazioni di ordini sono quelli commerciali, "in quanto si tratta di prodotti che necessitano di essere consegnati in tempi rapidi per sostenere improvvisi picchi di lavoro delle aziende. In questi casi abbiamo orientato il cliente verso prodotti già disponibili, in stock o di seconda mano". Qualche driver

ha anche dovuto fare i conti con l'aumento del fringe benefit causato dal rincaro dei veicoli con emissioni di CO₂ sopra i 160 g/km, avvenuto il 1° gennaio 2021: "Un paio di auto che dovevano arrivare entro la fine del 2020 ci sono state consegnate quest'anno, con un conseguente rincaro di fringe benefit per i dipendenti a cui sono state assegnate",

fa sapere un altro fleet manager che non intende svelare la sua identità.

PROBLEMI DI COMUNICAZIONE

Tempistiche incerte su cui pure Case e noleggiatori sanno poco, anche a detta dei fleet manager, che si lamentano, e molto, delle mancate

comunicazioni e della scarsa disponibilità, in qualche caso, nel risolvere i problemi: "È inaccettabile che, dopo quasi un anno di ritardo, mi arrivi in consegna una berlina per un dipendente che aveva ordinato una wagon", denuncia Palmiotti. Tra mille lamentele, c'è anche una testimonianza positiva, quella di Gianmarco Villa, head of She, fleet&facilities di Astra

È INACCETTABILE CHE UN DIPENDENTE CHE UN ANNO FA HA ORDINATO UNA **STATION**, ORA RICEVA UNA **BERLINA**

VITO ROBERTO PALMIOTTI 3M

Zeneca: "Noi abbiamo in car list soltanto full hybrid di Toyota e Lexus, per le quali non abbiamo avuto ritardi, se non per qualche vettura noleggiata a breve termine. Anzi, talvolta abbiamo riscontrato consegne avvenute in tempi inferiori allo standard". Per quasi tutti, un sogno. ||

TEMPI DI CARESTIA

Se fino all'avvento del Covid i piazzali delle concessionarie erano sempre pieni di auto, km zero incluse, ora non è più così. E a mancare sono soprattutto le vetture ricche di tecnologia, sulle quali le Case hanno investito di più

