



NOLEGGIOELETTRICO
★★★★★ LUXURY



Incentive, eventi, presentazioni stampa
o semplici noleggi individuali...

Prenota il tuo noleggio di una giornata, un weekend,
una settimana per vivere in anteprima la mobilità del futuro:

ELETTRICA - AUTONOMA - CONDIVISA!

NOLEGGIO BREVE

Da 1 Giorno a 1 Mese

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

Da 24 a 60 mesi
per privati e aziende - flotte aziendali

FORMULA NEW RENTABLE

Abbatti il canone rinoleggiando la tua auto elettrica



Business
Solutions



WLTP Emissioni CO₂ (g/km) minimo 143 - massimo 199. Consumo ciclo combinato (l/100 km): minimo 5,4 - massimo 8,8.
NEDC Emissioni CO₂ (g/km) minimo 125 - massimo 169. Consumo ciclo combinato (l/100 km): minimo 4,8 - massimo 7,4.

Nuovo GLB. Grande come le tue sfide.

Comfort, tecnologia, sicurezza: nel nuovo GLB c'è spazio per tutto.
Versatile e potente, non si fa mai trovare impreparato e asseconda ogni esigenza della tua azienda.
Con i suoi sette posti e il suo ampio vano di carico è pronto ad accogliere qualsiasi richiesta.
Proporzioni poderose, design da fuoristrada e trazione 4MATIC lo rendono perfetto per ogni tipo di spostamento, con l'aiuto della tecnologia intuitiva del sistema di intelligenza artificiale MBUX.
Non smettere di sognare in grande per il tuo business.

Business Solutions. Soluzioni personalizzate per le aziende.

Mercedes-Benz



Car Sharing e noleggi a breve termine azzerati (-90%), ferme oltre 1 milione di auto aziendali

FLOTTE ALLA FONDA

Incentivi, fiscalità light ed eco-bonus per ripartire

TESTI DI ENRICO SBANDI

Subito incentivi alla rottamazione, super-ammortamento, agevolazioni anche per chi compra l'usato. Il mondo dell'automotive chiede al Governo misure choc per fronteggiare lo choc del mercato, una storia che solo due mesi fa sembrava possibile solo in un film di fantascienza e invece è diventata realtà da un giorno all'altro. Immatricolazioni -85%, vendite praticamente azzerate, è stato il marzo più nero della storia dell'automobile, un mese durante il quale si sono fermate anche le immatricolazioni del noleggio e delle auto aziendali. La diffusione del coronavirus nel nostro Paese e le misure restrittive per arginare l'epidemia hanno determinato il blocco quasi totale del noleggio a breve termine (-90%) presso aeroporti, stazioni e centri cittadini e del car sharing nelle principali città. Praticamente fermi anche gli ordinativi di auto nuove da parte delle imprese clienti del noleggio a lungo termine, sono



oltre 1 milione i veicoli in circolazione con questa formula in Italia, che hanno preferito prolungare i contratti in essere, aspettando la ripresa delle attività.

Di fronte a questo scenario, parlando a nome delle aziende di noleggio e servizi, ma sostanzialmente rappresentando le iniziative dell'intero settore delle auto aziendali, ANIASA, l'associazione confindustriale delle imprese di noleggio, ha

preparato un pacchetto di richieste al Governo.

Innanzitutto il ripristino del super-ammortamento, che quando è stato disponibile (nel biennio 2016-2017) ha generato benefici economici e finanziari per l'intera filiera dell'auto: dai costruttori ai noleggiatori, ai concessionari, ai centri di assistenza e manutenzione. Il provvedimento ha anche generato un ritorno positivo per le casse dell'Erario,

con maggiori entrate (sotto forma di Iva, imposte locali, diritti di motorizzazione) determinate dall'aumento delle immatricolazioni, con un ritorno sull'investimento stimato dall'associazione intorno al 300%.

Nel solo noleggio a lungo termine, questa misura ha prodotto complessivamente nel biennio 64.600 immatricolazioni di autovetture e veicoli commerciali in più, con 318 milioni di euro di surplus per l'Erario.

Occorrerà uno sforzo straordinario per far riprendere la domanda di auto aziendali: per questo motivo ANIASA ritiene non più rinviabile l'allineamento della fiscalità sull'auto aziendale italiana alla media europea. In Italia perdura infatti il regime in proroga sulla detraibilità dell'IVA ferma al 40%, mentre in Germania, in Inghilterra e in Spagna si detrae il 100%. Un regime straordinario, il nostro, in vigore dal 2007 e prorogato sistematicamente ogni tre anni. Anche un aumento graduale, scaglionato

nel tempo, produrrà benefici per l'Erario grazie all'aumento di immatricolazioni.

Infine, l'eco-bonus da estendere alle autovetture usate meno inquinanti. Sui 38 milioni di vetture circolanti in Italia, il 30% (oltre 11,5 milioni di auto) è ante Euro 4, quindi con più di 14 anni di età, con evidenti maggiori livelli di inquinamento. Gli eco-incentivi previsti nella legge di Bilancio per il 2019 hanno riguardato una fascia limitata del mercato nazionale, vanno estesi adeguandoli alle difficoltà di spesa che ci saranno nella Fase 2. La proposta ANIASA, tenendo conto del costo minimo di un veicolo nuovo agevolabile (dai 25.000 ai 38.000 euro) e di quello medio di un'autovettura usata (12.000 euro), chiede estensione degli incentivi alle vetture con minori emissioni (EURO 6) alla portata delle fasce di contribuenti con reddito medio-basso, che oggi utilizzano proprio le vetture più datate, con motorizzazioni maggiormente inquinanti. (riproduzione riservata)

Spostamenti privati destinati ad aumentare. Archiapatti (Aniasa): «Un'occasione, ma servono agevolazioni win-win. Un voucher vacanze?»

Per evitare il collasso dell'intera filiera turistica, oggi sull'orlo del baratro, e recuperare almeno in parte la stagione estiva è indispensabile prevedere nel prossimo di Aprile un «voucher vacanze» che ogni consumatore potrà utilizzare nella fase 2 e che potrebbe comprendere anche la possibilità di usufruire dei servizi di noleggio, ora crollati del 90%. Le imprese di ANIASA lanciano un appello al governo per l'emergenza e guardano alle prospettive di un impiego più intenso dell'auto. Secondo quanto emerge da un sondaggio della società di consulenza strategica Areté, realizzato in due fasi nei giorni del blocco delle attività (16 marzo e 9 aprile), nel prossimo futuro l'auto sarà adoperata da più del 70% delle persone per gli spostamenti, anche a lungo raggio. Su questi temi risponde **Massimiliano Archiapatti**, che di ANIASA, l'associazione confindustriale che riunisce società di noleggio, di car sharing e di servizi per la mobilità, è il presidente.

Domanda: Il mercato è a picco, il noleggio alle corde. Da subito dite: ossigeno al turismo e ai noleggiatori. Ma quale futuro attende l'auto aziendale?

Risposta: Siamo convinti che tornerà ad essere l'elemento chiave degli spostamenti e della mobilità. Sia per

l'esigenza legata alla sicurezza sanitaria, che proseguirà nelle cosiddette fasi 2 e 3, sia per l'attenzione determinata dall'effetto trascinarsi di questa emergenza sanitaria, che credo sia destinato a protrarsi nel tempo.

D: A quali sfide siete chiamati come imprese che offrono mobilità?

R: L'auto guadagnerà spazio, ma bisognerà giocare bene le carte per garantire una mobilità contemporaneamente condivisa, sostenibile e connessa. Un esempio: le aziende dello sharing dovranno assicurare e rassicurare i clienti, dando risposta ai bisogni di sicurezza e di igienizzazione delle vetture; chi sale su un'auto condivisa o a noleggio deve essere certo di non rischiare contaminazione. Sarà un problema particolarmente sentito e le società di noleggio si stanno attrezzando.

D: E per la mobilità aziendale?

R: Superata la crisi attuale, il noleggio a lungo termine si riprenderà la scena da protagonista; l'uso in luogo della proprietà. Anzi, i suoi valori diventeranno ancora più significativi: eliminazione del margine d'incertezza sui costi di gestione dell'auto e appeal per i privati in una fase di difficoltà economica per il Paese.

D: Quali normative chiederebbe

al Governo, potendo giocare un jolly?

R: La detraibilità e deducibilità dell'Iva e dei costi relativi ai veicoli a noleggio, in allineamento alla tassa-



Massimiliano Archiapatti,
presidente di Aniasa.

zione europea sulle auto aziendali. Lo chiediamo da anni, per tutta risposta pochi mesi fa volevano triplicare le imposte. Torniamo adesso alla carica, potrebbe essere la volta buona.

D: A che cos'altro pensate?

R: Perché non si possono noleggiare i mezzi pesanti in Italia? Ce lo continuiamo a domandare da tempo, così come non si possono noleggiare vet-

ture da adibire a taxi. Non costerebbe nulla allo Stato, anzi migliorerebbero emissioni e sicurezza, grazie all'immissione di veicoli nuovi e con regolare manutenzione.

D: E il superammortamento?

R: È la soluzione che in passato ha fatto incassare allo Stato più di quanto scontato in tasse, ma non solo: ha contribuito a ringiovanire il circolante, che da noi, a eccezione della Grecia, è il più datato d'Europa. Ci hanno guadagnato anche le case automobilistiche, aumentando le vendite del nuovo, e anche le aziende di noleggio che hanno sfruttato opportunità per conquistare quote di mercato superiori: vantaggi per tutti, non riproporlo sarebbe un errore. (riproduzione riservata)

ORA SIFÀ.

Il **Noleggio a Lungo Termine**
che innova il **futuro**.

Scopri di più su **sifa.it**



SIFÀ

Società Italiana Flotte Aziendali

BPER:
Banca

Infrastrutture ferme e componenti in arrivo a rilento, la Fase 2 non favorirà le auto a batteria

ELETTRICO, RIPARTENZA IN SALITA

Più aziendali anche per le lunghe tratte. Un assist ai diesel?

TESTI DI ENRICO SBANDI

La pandemia ridisegna gli scenari del settore auto e saranno le elettriche a soffrire di più, almeno nell'immediato, a vantaggio delle motorizzazioni tradizionali e soprattutto delle ibride. Ciò vale in linee generali e a maggior ragione in Italia, dove la rete di distribuzione scarseggia.

A far prevedere questa evoluzione sono almeno tre elementi concomitanti che caratterizzeranno l'avvio della «Fase 2». Il primo è funzionale, come evidenzia ANIASA: la mobilità individuale riprenderà quota, dovendo fornire risposte superiori al recente passato sulle lunghe percorrenze, dopo che il Covid-19 ha paralizzato il trasporto aereo e ridotto ai minimi quello ferroviario. Occorrerà dunque una maggiore quantità di veicoli, con una o al massimo due persone a bordo, e con maggiore autonomia, terreno sul quale le auto elettriche di oggi non offrono ancora garanzie.

Il secondo elemento è industriale: la pandemia ha spezzato la supply chain fra Europa e Asia, paralizzando proprio per prima la provincia di Wuhan che è la Detroit cinese, con stabilimenti di Renault, Honda, General Motors



e PsA e una filiera importante di costruttori di parti, componenti e accessori. La ripresa produttiva lì ormai è avviata, ma i ripensamenti dei produttori occidentali, che già a fine 2019 non stavano benissimo e adesso sono davvero in ginocchio non si faranno attendere. Per orientarsi su cosa avverrà possono aiutare le stime di Moody's: servono 10mila addetti per produrre un milione di auto con motori a combu-

stione, benzina o diesel, il doppio di quanti ne occorrono per altrettante auto elettriche. Veicoli a tecnologia mista come le auto ibride invece sono più voraci in termini di forza lavoro, quasi 15 mila i posti di lavoro necessari. Da che parte si orienterà l'industria dell'auto, a cominciare da quella, trainante, tedesca? Un riequilibrio verso ibride e tradizionali è obbligato, considerando che già a fine 2019 c'erano emor-

ragie importanti nei principali costruttori, con circa 250 mila occupati complessivamente a rischio, dei quali soltanto una metà, sempre secondo le previsioni degli analisti, sarebbe stato possibile da riconvertire nei nuovi settori legati alle auto elettriche e ai mobility service. Con la considerazione, in aggiunta, che le batterie sono la parte più costosa di un'elettrica e sono made in China per il 70%.

Il terzo elemento riguarda specificamente l'Italia e la sua insufficienza della rete dei punti di ricarica di energia elettrica. Il lockdown ha bloccato i lavori in corso. Dopo gli annunci di inizio marzo, non ci sono aggiornamenti sulla realizzazione del piano Green Station di Autostrade per l'Italia che prevedeva di installare 4-6 punti di ricarica a 350 kW in 67 stazioni di servizio autostradali (il 31% su un totale di 200). Lo stand by, in attesa del fatidico 4 maggio, riguarda svariate decine di progetti già approvati. Gli operatori della ricarica possono solo effettuare interventi di manutenzione. Resta così congelata la corsa all'aumento delle colonnine, che da settembre 2019 a fine febbraio scorso aveva segnato un balzo del 33%, secondo il censimento realizzato dall'Associazione MOTUS-E, pubblicato dal sito specializzato vaelettrico.it. A fine febbraio scorso i punti di ricarica in Italia erano 13.721 collocati in 7.203 stazioni accessibili al pubblico, il 73% rappresentato da infrastrutture pubbliche ad accesso pubblico (su strada), mentre il restante 27% da infrastrutture situate su suolo privato, ma a uso pubblico (supermercati o centri commerciali). (riproduzione riservata)

Furgoni, auto e contributi. L'apporto del settore alla lotta contro il Covid-19

Solidarietà è anche garantire la mobilità in un periodo di straordinaria emergenza. Le aziende del noleggio sono in prima linea da due mesi non soltanto garantendo, con i loro mezzi, la logistica per permettere la movimentazione di generi alimentari, di prima necessità e medicinali, ma anche attraverso iniziative a sostegno delle diverse categorie di lavoratori impegnati a fronteggiare il coronavirus.

Si è rivolto al personale sanitario, per esempio, Europcar Mobility Group, con il programma «Together» per favorire la mobilità delle persone impegnate nell'emergenza Covid-19. L'impegno è esteso a sostenere i rivenditori di generi alimentari e le agenzie di lavoro interinale, attraverso un servizio di noleggio di veicoli commerciali leggeri con autista. Attraverso il brand Europcar il gruppo ha messo a disposizione del personale sanitario e delle forze dell'ordine 500 vetture a tariffe particolarmente ridotte per gestire i propri spostamenti.

SIFÀ, Società Italiana Flotte Aziendali, una delle principali realtà del noleggio a lungo termine, ha offerto come contributo alle persone impegnate a Reggio Emilia, territorio particolarmente in sofferenza per l'accentuarsi della crisi sanitaria,

l'ospitalità presso la struttura di proprietà del presidente della società Claudio Campani, titolare della Campani Group (9 concessionarie in tutta l'Emilia Romagna). Sessanta delle 80 camere dell'hotel Europa sono state gratuitamente a disposizione di medici, infermieri e personale della protezione civile, fra cui i vigili del fuoco.

Con la campagna Care Now il car sharing è andato incontro alla platea dei lavoratori coinvolti nell'emergenza: l'operatore Share Now (sigla che ha riunito le attività di Car2Go del gruppo Mercedes-Smart e Drive Now di BMW-Mini), ha reso disponibili per 30 giorni le vetture del proprio parco, al prezzo di costo, per il personale di ospedali, supermercati e negozi di alimentari, dipendenti delle aziende di servizi idrici, elettricità e telecomunicazioni e molte altre professioni coinvolte nell'emergenza, con la possibilità di usare i veicoli anche al di fuori delle aree cittadine di copertura.

Arval Italia, operatore del noleggio a lungo termine e dei servizi di mobilità del gruppo Bnp-Paribas, è scesa in campo donando somme per complessivi 100.000 euro a enti e associazioni dei territori in cui lavorano la maggior parte dei collaboratori della società (principalmente in Lombar-



Uno dei 121 veicoli messi a disposizione della Croce Rossa da Avis Budget Group (Avis, Budget, Maggiore, AmicoBlu e Morini Rent) e destinati a supportare il trasporto di personale e materiale. L'iniziativa conta 98 veicoli in comodato d'uso gratuito distribuiti in Italia e 23 resi disponibili in Portogallo alla Croce Rossa lusitana.

dia e Toscana). Arval ha anche fornito gratuitamente 55 veicoli della propria flotta a realtà attive nei territori di riferimento: associazioni di volontariato, aziende sanitarie locali, operatori sanitari e aziende operanti nel settore medicale.

Infine, il gruppo FCA, attraverso FCA Bank e la controllata Leasys, è intervenuto fornendo un supporto all'ANPAS, l'Associazione Nazionale Pubbliche Assistenze. Leasys ha messo a disposizione dei volontari 130 vetture appartenenti alla propria flotta, per aiutare a contrastare

l'emergenza sanitaria nazionale. Grazie alla rete di Leasys Mobility Store in Italia, i mille presidi delle associazioni iscritte all'ANPAS hanno potuto contare sul sostegno nelle azioni quotidiane di consegna di farmaci, pasti e beni di prima necessità ai cittadini che non hanno la possibilità di spostarsi da casa. A disposizione di ANPAS anche 130 auto per la consegna di tamponi per gli ospedali e per spostare personale impegnato nelle operazioni di sicurezza quali medici, infermieri, soccorritori e volontari. (riproduzione riservata)

- I costi della tua flotta aziendale sono eccessivi?
- Contratti di noleggio e assicurazione, chilometraggio auto, scadenze e fatture sono sparsi in molteplici piattaforme?
- Non hai un controllo trasparente del tuo parco auto?

Avrios, software gestionale della flotta leader sul mercato, è la soluzione che fa per te



 **AVRIOS**

We make mobility work for business

avrios.com

Le connessioni tra i veicoli (V2V) o tra questi e le infrastrutture (V2I) aprono scenari avveniristici

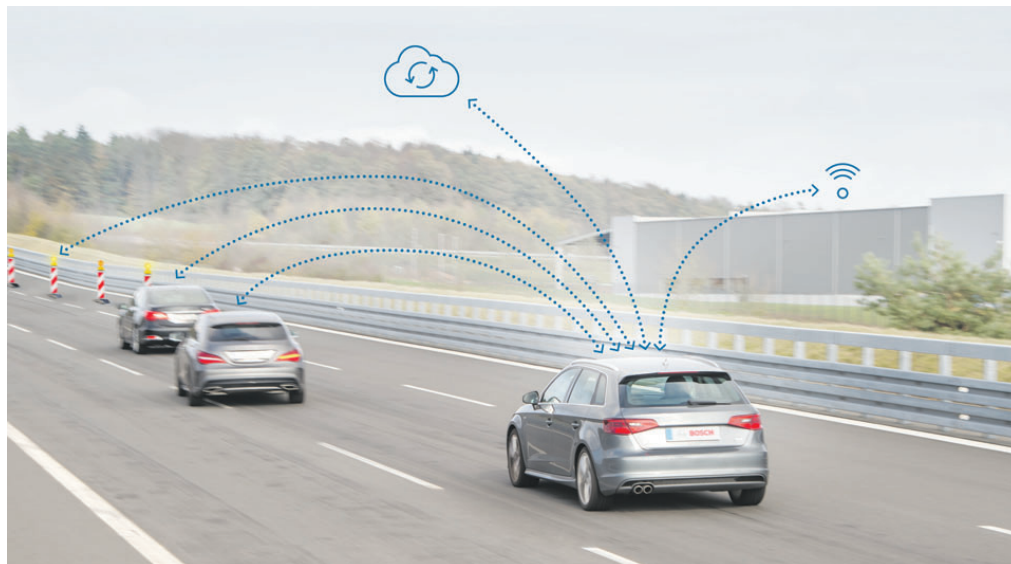
I BIG DATA GUIDANO LO SVILUPPO

Dalle flotte informazioni utili per migliorare traffico e sicurezza

TESTI DI ENRICO SBANDI

L'elaborazione e la trasmissione dei big-data con la velocità del 5G aprono scenari straordinari per il controllo dell'efficienza e della sicurezza dei veicoli. Un campo nel quale le flotte, per mole di chilometri percorsi ogni giorno e numero di veicoli in circolazione, potranno giocare un ruolo da protagonisti, sia come antenne di dati, sia come fruitori di soluzioni tecnologiche avanzate. Sono le prospettive tratteggiate da **Flavio Farroni**, ingegnere e Ceo di MegaRide, startup ipertecnologica focalizzata sulle soluzioni per ottenere la massima aderenza degli pneumatici nelle condizioni estreme che si presentano nelle competizioni, dalle piste di Formula 1 e MotoGP, della tedesca DTM e della FormulaE.

Le connessioni che consentono di far viaggiare informazioni tra i veicoli (la cosiddetta interazione V2V, vehicle to



vehicle) o tra veicoli ed infrastruttura stradale (V2I, vehicle to infrastructure), aprono a scenari avveniristici. «Andiamo dallo sviluppo di algoritmi di analisi delle caratteristiche di un veicolo, in grado di attivare servizi di manutenzio-

ne predittiva, che avvisino il conducente o il gestore della flotta dell'usura di componenti o di malfunzionamenti rischiosi, alla creazione di sistemi di monitoraggio della salute di veicoli e conducenti in occasione di eventi incidentali»,

illustra Farroni. «Per arrivare alla possibilità di valutare in tempo reale le forze scambiate tra gli pneumatici e il suolo, e di conseguenza il livello di aderenza, con la finalità di effettuare un monitoraggio costante dello stato del fondo stradale, condividendo le informazioni tra i veicoli e con gli enti di gestione delle flotte e della rete stradale stessa».

Il contributo derivante dalle sperimentazioni avanzate nelle competizioni sarà fondamentale a individuare le ricadute sui veicoli e sulla mobilità di tutti i giorni. Dalle soluzioni adottate nelle passate stagioni da Ducati MotoGP ai test in pista e alle gare che sviluppa con i marchi leader dell'automotive (Audi e Maserati, per citarne un paio) la startup, nata nei laboratori di dinamica del veicolo della Università Federico II di Napoli, studia innanzitutto le gomme e il grip come fattore di competitività, sviluppando algoritmi che descrivono in tempo reale il comportamento del veicolo in funzione dell'aderenza.

La grande quantità di dati che analogamente potrebbe provenire dalle flotte aziendali apre la porta a un imponente tema di «big data», e alle sconfinata potenzialità derivanti da un'opportuna raccolta e gestione di queste informazioni. «Questa», spiega Farroni, «è una delle più grandi sfide per i futuri players tecnologici del settore della mobilità: trovare il modo di adoperare in maniera sicura e smart tutte queste diverse tipologie di dati, traendo da ciascuna di esse la maggior quantità possibile di informazioni, e nel pieno rispetto delle normative vigenti sulla privacy, sulla cybersecurity e sulla proprietà intellettuale delle case automobilistiche». (riproduzione riservata)

Così le aziendali diventano una flotta in smart sharing

Trasformare il parco auto aziendale in una flotta smart, capace di rispondere alle esigenze corporate e, contemporaneamente, a quelle private dei dipendenti. La soluzione viene da Axodel-Kuantic, gruppo Valeo, che opera nei servizi telematici delle flotte, ha in portafoglio 360 mila veicoli connessi in Europa e sta allargandosi al resto del mondo ed aggiungendo servizi per le aziende.

Grazie all'accesso alle connessioni can-bus ufficiali delle case costruttrici con cui collabora, ovvero la rete presente a bordo di molti veicoli e sulla quale viaggiano tutti i segnali acquisiti da qualsiasi sensore presente nel veicolo, la piattaforma di fleet management sviluppata da Axodel permette di sapere cosa succede sui veicoli in tempo reale; questi big data costituiscono la base per sviluppare il servizio di corporate e public car sharing.

Qualsiasi flotta può diventare smart: il noleggio a lungo, a medio e a breve termine, la flotta aziendale interna, la flotta di servizio, la flotta in pool vengono gestiti con un sistema versatile e hi-tech. Fra le caratteristiche, per esempio, c'è un dispositivo bluetooth di sicurezza che permette di iniziare e terminare il periodo d'affitto del veicolo anche in assenza di copertura di rete cellulare, effettuando check-in e check-out, comprese fotografie e stato del veicolo. La piattaforma di prenotazione, articolata secondo le esigenze delle varie fasce di mercato da soddisfare, sviluppa una griglia di tariffazione coerente con i diversi profili. Il software di Axodel è già predisposto per permettere di certificare lo stato di inizio dell'affitto e di rilascio del veicolo, supportando quindi le modalità che verranno ad essere implementate, nella cosiddetta «Fase 2» della convivenza con il Covid-19. (riproduzione riservata)

Con la piattaforma Avrios il parco auto si gestisce da remoto

Flotte aziendali e smartworking: l'abbinamento è naturale e direttamente connesso al concetto di mobilità, anche se non sempre facilmente realizzabile. L'emergenza della pandemia globale ha impresso un'accelerata brusca alle esigenze in materia di tecnologie. In queste giornate particolari, digitalizzazione del lavoro e accessi da remoto si sono rivelati fattori indispensabili per le aziende rimaste operative a garantire i servizi e i prodotti essenziali e d'emergenza. Avere la pratica possibilità di elaborare i dati e gestire da remoto la propria flotta in molti casi ha fatto la differenza.

«Disponiamo di un sistema in cui confluiscono automaticamente e vengono elaborate tutte le informazioni che concorrono alla gestione di un parco autoveicoli», commenta **Chiara Carozzi**, country marketing manager Italia di Avrios, la piattaforma nata dalla necessità di migliorare l'automatizzazione della gestione di una flotta aziendale. Al centro della soluzione ci sono efficienza operativa, precisione dei dati, risparmio di tempo e riduzione dei costi. Benefici che vengono ottenuti consentendo l'analisi delle anomalie contrattuali, l'ottimizzazione dei processi e soprattutto un maggior controllo e riduzione dei costi rispetto a una gestione tradizionale.

Avrios integra ed elabora i dati dei diversi player che ruotano intorno al fleet manager aziendale: dai fornitori di autonoleggio multimarca alle società di assicurazioni

con contratti sempre più articolati, dalle officine per la manutenzione dei mezzi ai distributori di benzina e relative schede carburante. Si aggiunga che le aziende hanno sempre più spesso diverse sedi, anche all'estero, ed appare ancora più chiaro quanto un sistema di smartworking da ogni luogo azzeri i confini e permetta a varie figure autorizzate di gestire e monitorare informazioni vitali appartenenti a diverse realtà territoriali.

La soluzione Avrios è stata nata dalla famiglia Brenner, che l'ha sviluppata e testata partendo dall'esperienza della gestione (per oltre 40 anni) di un parco auto di più di 100 veicoli. «L'esigenza a cui rispondere era semplificare il lavoro di monitoraggio dei veicoli e capire la relazione tra fornitori e costi, attraverso un progetto tecnologico da condividere con altre aziende», riassume Carozzi. «Ne è nata una piattaforma che garantisce il miglioramento costante dei servizi offerti, frutto del confronto quotidiano con più di 800 gestori di flotte in tutto il mondo». (riproduzione riservata)

