

ANALISI

di **Vincenzo Conte**

TEMA DELLA
FLEET MANAGER ACADEMY
DEL 15 MARZO A MILANO

Donne driver aziendali, un universo da conoscere

Un quarto dei driver aziendali sono donne. Le loro preferenze e le loro abitudini sono influenzate dalle necessità imposte dal loro ruolo aziendale? I loro comportamenti sono differenti rispetto a quelli dei loro colleghi uomini? Se sì, in cosa? A queste domande ha cercato di rispondere un'indagine del CVO di **Arval** Italia

IL 24% DEI DRIVER AZIENDALI SONO DONNE. Questo dato emerge da un rilevazione su "Donne e flotte aziendali" condotta dal Econometrica e dal CVO (Corporate Vehicle Observatory) di **Arval** Italia su un ampio campione di fleet manager di aziende di livello medio/grande che operano nel nostro Paese. Dalla ricerca emerge però anche che, agli occhi dei fleet manager, le donne assegnatarie di un'auto aziendale non sembrano avere necessità o esigenze peculiari che le distinguono dai colleghi uomini.

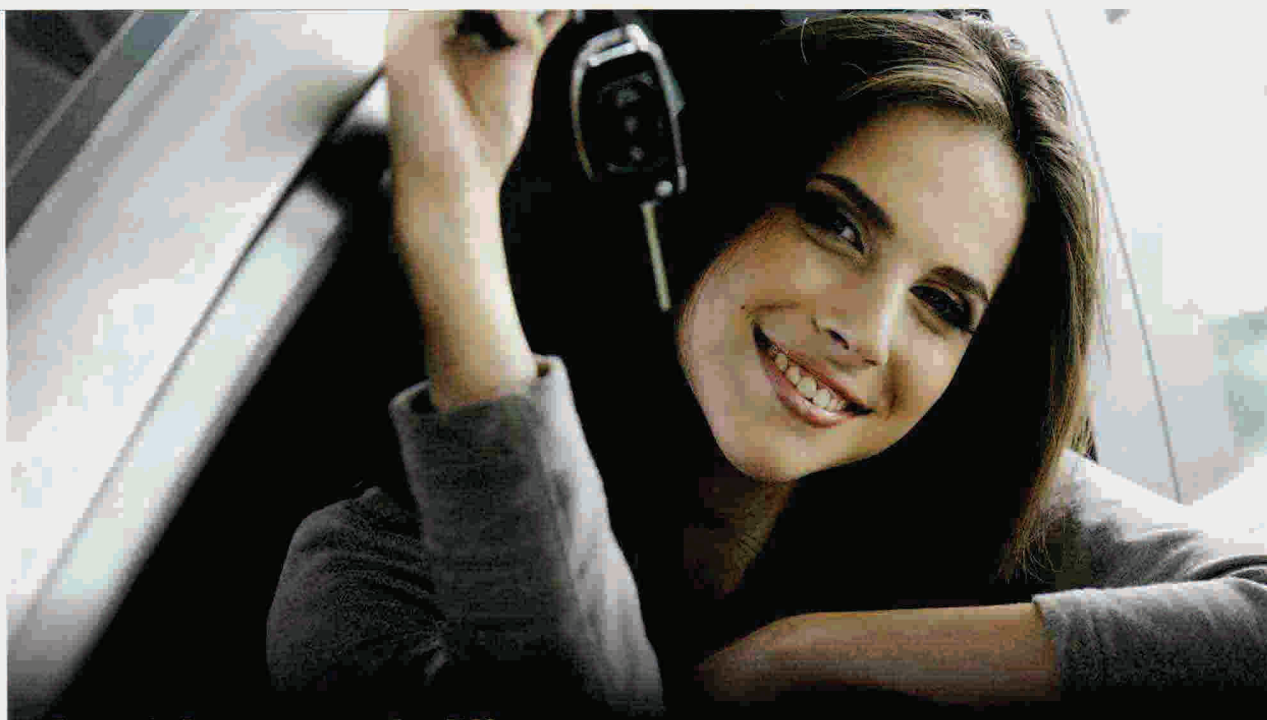
PREFERENZE E ABITUDINI

È davvero così? Rispondere a questa domanda non è semplice, ma di certo conoscere le preferenze, le abitudini e le necessità delle driver aziendali potrebbe aiutare i fleet manager ad incrementare l'efficienza della gestione della flotta con risposte costruite ad hoc. Per esempio: quali sono i fattori prioritari nella scelta di una vettura da parte delle donne driver? Dalla rilevazione condotta dal Centro Studi Auto Aziendali e dal CVO di **Arval** emerge che le donne, al momento della scelta di un nuovo modello di auto aziendale, prestano particolare attenzione alla sicurezza e poi anche al comfort interno, all'ampiezza del bagagliaio, al tipo di alimentazione (prediligendo quelle



più tradizionali - diesel su tutte - a scapito di quelle ecologiche) ed ai consumi. Il tipo di carrozzeria che viene valutato più positivamente è la station wagon, seguita dalla compatta e dai Suv (le berline si piazzano solo al quarto posto di questa graduatoria). E ancora: il colore preferito dalle donne per le auto aziendali è il

bianco, seguito da nero, grigio e argento. Molto interessante la graduatoria degli optional preferiti: al primo posto ci sono i sensori di parcheggio, seguiti dalla telecamera posteriore, dal sistema di frenata automatica, dal Lane Assist e dal sistema di monitoraggio dell'angolo cieco dello specchietto retrovisore.



I fattori che marcano le differenze



“Nella percezione dei fleet manager – sottolinea Alessandro Torchio (nella foto), Head of Consulting & CVO di Arval Italia –

non ci sono particolari differenze tra le necessità di donne e uomini driver. Come abbiamo visto, però, vi sono alcuni fattori

che le donne valutano diversamente rispetto agli uomini. Ad esempio, la sicurezza delle auto ha nei criteri di scelta delle donne

driver una importanza maggiore rispetto alle performance, che sono valutate molto di più dai loro colleghi uomini.

PRECONCETTI DA RIVEDERE

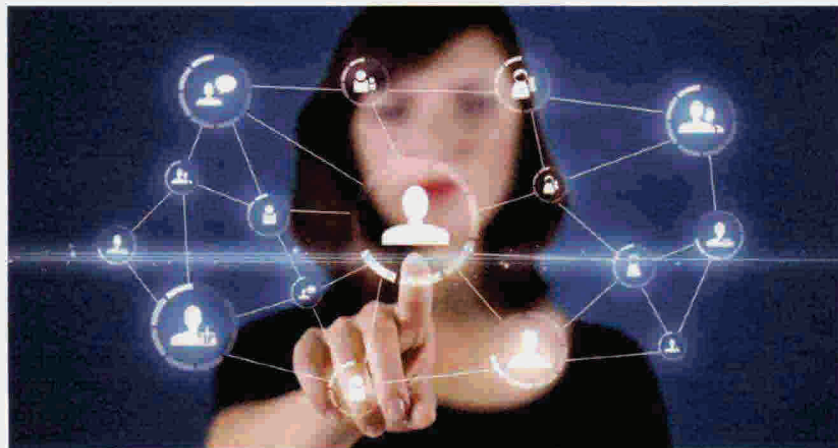
La rilevazione, poi, ha contribuito a smentire alcuni cliché diffusi sulle donne al volante. Il tasso di sinistrosità delle donne, ad esempio, è minore/uguale rispetto a quello degli uomini. Anche il numero di sanzioni per infrazioni al codice della strada è nella stragrande maggioranza dei casi, minore o tutt'al più uguale a quello degli uomini. Più o meno allo stesso livello sono invece la propensione all'utilizzo di servizi di mobilità condivisa (car sharing e car pooling), la propensione all'installazione della black box e all'uso di app dedicate a rendere più semplice il lavoro dei driver aziendali.

NON CI SONO PROGRAMMI DEDICATI

La percezione di queste differenze nell'attitudine e nei comportamenti delle driver donne rispetto ai loro colleghi uomini, però, raramente si traduce nella messa in atto di programmi concepiti per venire incontro alle esigenze peculiari delle donne assegnatarie di auto aziendali. Solo il 14% delle aziende,

infatti, prevede di mettere a disposizione delle driver strumenti dedicati come corsi di guida sicura o ancora un servizio di assistenza nella scelta dei modelli e degli allestimenti. Le aziende che non lo fanno si giustificano con la mancanza di fondi o di personale dedicato, o ancora dichiarano di non farlo perché non ce n'è motivo o perché non ci sono differenze sostanziali tra esigenze dei driver

donne e quelle dei driver uomini. Però il fatto di conoscere le preferenze e le abitudini di guida dei driver (uomini o donne) può consentire ai fleet manager di mettere in atto politiche dedicate per venire incontro alle loro necessità. A trarne beneficio non è solo la sicurezza e la soddisfazione dei driver, ma anche l'efficienza della gestione dell'intera flotta.



ANALISI

di **Vincenzo Conte**

TEMA DELLA
FLEET MANAGER ACADEMY
DEL 15 MARZO A MILANO

Donne driver aziendali, un universo da conoscere

Un quarto dei driver aziendali sono donne. Le loro preferenze e le loro abitudini sono influenzate dalle necessità imposte dal loro ruolo aziendale? I loro comportamenti sono differenti rispetto a quelli dei loro colleghi uomini? Se sì, in cosa? A queste domande ha cercato di rispondere un'indagine del CVO di **Arval** Italia

IL 24% DEI DRIVER AZIENDALI SONO DONNE. Questo dato emerge da un rilevazione su "Donne e flotte aziendali" condotta dal Econometrica e dal CVO (Corporate Vehicle Observatory) di **Arval** Italia su un ampio campione di fleet manager di aziende di livello medio/grande che operano nel nostro Paese. Dalla ricerca emerge però anche che, agli occhi dei fleet manager, le donne assegnatarie di un'auto aziendale non sembrano avere necessità o esigenze peculiari che le distinguono dai colleghi uomini.

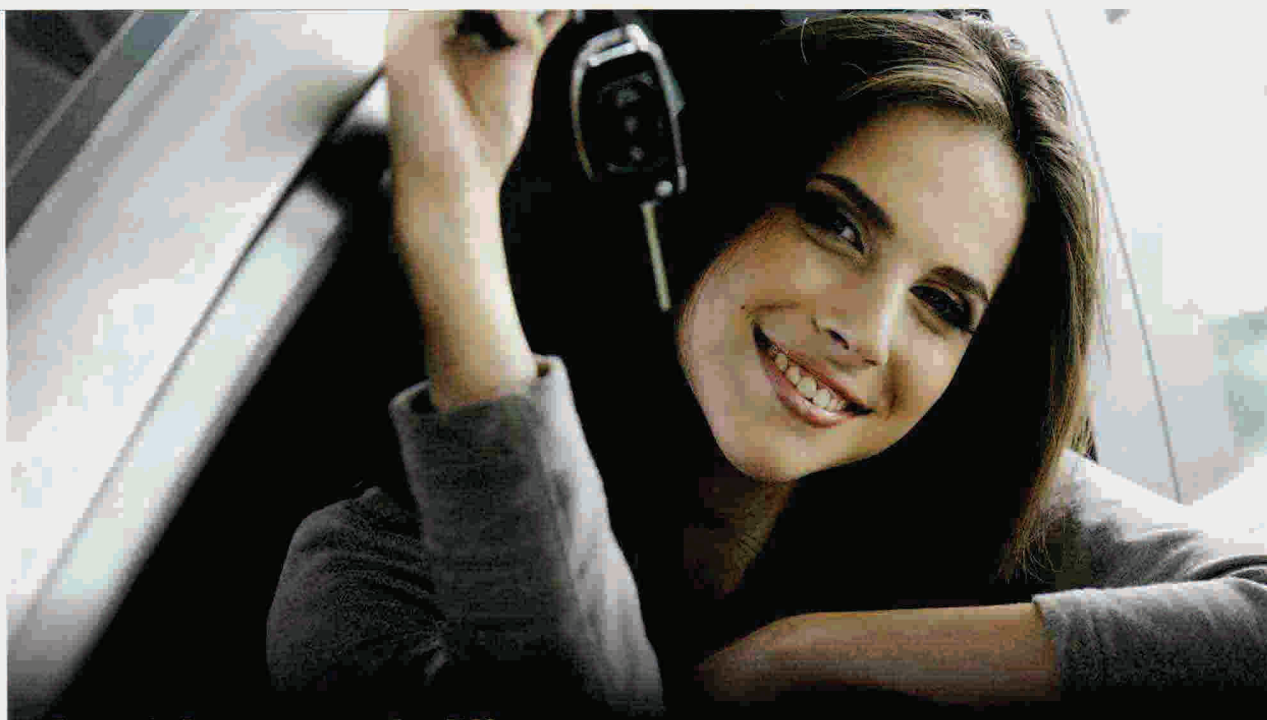
PREFERENZE E ABITUDINI

È davvero così? Rispondere a questa domanda non è semplice, ma di certo conoscere le preferenze, le abitudini e le necessità delle driver aziendali potrebbe aiutare i fleet manager ad incrementare l'efficienza della gestione della flotta con risposte costruite ad hoc. Per esempio: quali sono i fattori prioritari nella scelta di una vettura da parte delle donne driver? Dalla rilevazione condotta dal Centro Studi Auto Aziendali e dal CVO di **Arval** emerge che le donne, al momento della scelta di un nuovo modello di auto aziendale, prestano particolare attenzione alla sicurezza e poi anche al comfort interno, all'ampiezza del bagagliaio, al tipo di alimentazione (prediligendo quelle



più tradizionali - diesel su tutte - a scapito di quelle ecologiche) ed ai consumi. Il tipo di carrozzeria che viene valutato più positivamente è la station wagon, seguita dalla compatta e dai Suv (le berline si piazzano solo al quarto posto di questa graduatoria). E ancora: il colore preferito dalle donne per le auto aziendali è il

bianco, seguito da nero, grigio e argento. Molto interessante la graduatoria degli optional preferiti: al primo posto ci sono i sensori di parcheggio, seguiti dalla telecamera posteriore, dal sistema di frenata automatica, dal Lane Assist e dal sistema di monitoraggio dell'angolo cieco dello specchietto retrovisore.



I fattori che marcano le differenze



“Nella percezione dei fleet manager – sottolinea Alessandro Torchio (nella foto), Head of Consulting & CVO di Arval Italia –

non ci sono particolari differenze tra le necessità di donne e uomini driver. Come abbiamo visto, però, vi sono alcuni fattori

che le donne valutano diversamente rispetto agli uomini. Ad esempio, la sicurezza delle auto ha nei criteri di scelta delle donne

driver una importanza maggiore rispetto alle performance, che sono valutate molto di più dai loro colleghi uomini.

PRECONCETTI DA RIVEDERE

La rilevazione, poi, ha contribuito a smentire alcuni cliché diffusi sulle donne al volante. Il tasso di sinistrosità delle donne, ad esempio, è minore/uguale rispetto a quello degli uomini. Anche il numero di sanzioni per infrazioni al codice della strada è nella stragrande maggioranza dei casi, minore o tutt'al più uguale a quello degli uomini. Più o meno allo stesso livello sono invece la propensione all'utilizzo di servizi di mobilità condivisa (car sharing e car pooling), la propensione all'installazione della black box e all'uso di app dedicate a rendere più semplice il lavoro dei driver aziendali.

NON CI SONO PROGRAMMI DEDICATI

La percezione di queste differenze nell'attitudine e nei comportamenti delle driver donne rispetto ai loro colleghi uomini, però, raramente si traduce nella messa in atto di programmi concepiti per venire incontro alle esigenze peculiari delle donne assegnatarie di auto aziendali. Solo il 14% delle aziende,

infatti, prevede di mettere a disposizione delle driver strumenti dedicati come corsi di guida sicura o ancora un servizio di assistenza nella scelta dei modelli e degli allestimenti. Le aziende che non lo fanno si giustificano con la mancanza di fondi o di personale dedicato, o ancora dichiarano di non farlo perché non ce n'è motivo o perché non ci sono differenze sostanziali tra esigenze dei driver

donne e quelle dei driver uomini. Però il fatto di conoscere le preferenze e le abitudini di guida dei driver (uomini o donne) può consentire ai fleet manager di mettere in atto politiche dedicate per venire incontro alle loro necessità. A trarne beneficio non è solo la sicurezza e la soddisfazione dei driver, ma anche l'efficienza della gestione dell'intera flotta.



ARVAL

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

Il **CORPORATE VEHICLE OBSERVATORY** (CVO) di Arval, dal 2005, fornisce al Fleet Manager **DIVERSI STRUMENTI UTILI**: dati, ricerche, tutorial sul mondo delle flotte. Che, come sottolinea il responsabile dell'osservatorio, **ALESSANDRO TORCHIO**, sta vivendo il suo "momento magico"

Lo specchio della m

di Marina Marzulli

Monitorare il presente, con un occhio al futuro della mobilità e ai cambiamenti in atto nel mondo flotte. Il Corporate Vehicle Observatory di Arval in questi anni si è occupato dei maggiori temi di attualità in ambito automotive: dalle auto connesse, alla telematica, fino alle sfide della guida autonoma. Senza tralasciare la sicurezza delle flotte aziendali, un tema sul quale la conoscenza e la sensibilizzazione non sono mai sufficientemente promosse.

"L'anima del CVO è studiare i trend e comunicarli, tracciando linee guida per le scelte più moderne ed efficaci" sintetizza **Alessandro Torchio**, responsabile del Corporate Vehicle Observatory di Arval Italia. Tutti i dati raccolti sono accessibili dal sito www.cvo-italia.it, costantemente aggiornato; inoltre il Corporate Vehicle Observatory cura anche gli utili video tutorial su temi di interesse per il Fleet Manager, come la car policy o l'outsourcing, pubblicati sul sito businessonmobilityarval.it.



Alessandro Torchio

RAPPORTO CVO

Entro aprile, il CVO pubblicherà tre nuovi libri, confermando così il suo ruolo di osservatore indipendente e dispensatore di analisi e contenuti ad alto valore aggiunto per il mondo flotte (e non solo).

In primis, il "Rapporto CVO: dati e analisi del settore automobilistico", una vera e propria enciclopedia del mercato dell'auto in Italia e nel mondo. Quest'ultimo raccoglie dati sul contesto automotive mondiale ed europeo con un focus sull'Italia, analizzando la produzione di

veicoli, il parco circolante, il mercato dell'usato, le emissioni, i consumi di carburante e i loro costi. Analizza poi il mercato dell'auto aziendale in Italia, illustrandone il quadro fiscale e le differenze con l'Europa, approfondendo il settore del Nlt e delle altre forme di finanziamento dell'auto aziendale. Non manca poi uno sguardo al futuro, soprattutto sul tema della diffusione di auto connesse, di auto autonome, di nuove forme di alimentazione, in primis elettrico e idrogeno, e delle nuove forme di

mobilità, come il car sharing.

"Questo è un momento magico - commenta Torchio -, io lavoro nel mondo flotte da 15 anni e mai come oggi abbiamo avuto a disposizione tanta innovazione e nuovi modelli di business.

C'è la sensazione che la tecnologia - app, telematica, guida semiautonomia, sistemi di sicurezza sempre più avanzati - sia a disposizione di tutti.

FARI PUNTATI SULL'IDROGENO

Un altro tema forte è quello legato alle energie del futuro, che vengono illustrate con "L'idrogeno: il carburante del futuro", volume realizzato con il prezioso contributo di Angelo Moreno, presidente dell'Associazione Italiana Idrogeno e Celle a Combustibile (H2it) e dell'ENEA.

Il libro fornisce un quadro sullo stato dell'arte dei veicoli a idrogeno e sulle possibili evoluzioni future. Nonostante i dubbi che vengono sollevati da più parti, sembra che l'auto a idrogeno sia pronta a diffondersi nei mercati mondiali.

Il suo arrivo sul mercato è previsto tra il 2020 e il 2030 ma è opportuno prepararsi fin da ora e capire cosa accadrà. L'ostacolo principale sta nella mancanza di stazioni di rifornimento,





Ad oggi, diverse Case auto hanno già iniziato la penetrazione del mercato con una produzione annuale in serie limitata, e la vendita di veicoli a idrogeno sarà direttamente proporzionale allo sviluppo delle infrastrutture: per cui, solo nel corso di una quindicina di anni si arriverà al mercato di massa.

Alessandro Torchio è ottimista: "Sarà

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

obilità aziendale

dovuta al fatto che non c'è ancora una chiara politica europea sulle tecnologie alternative.

Per quanto riguarda il caso italiano, occorre fare riferimento a quanto sta già promuovendo l'UE, che ha inserito l'idrogeno e le celle a combustibile

fra le cinque piattaforme destinate ad aumentare la competitività dell'Europa. Lo sviluppo della filiera idrogeno e celle a combustibile è un'opportunità anche per il nostro Paese, ma va colta in tempo e necessita di investimenti importanti.

l'idrogeno ad alimentare il propulsore elettrico. Per il 2020 sono previsti circa 1.000 veicoli ibridi, mentre se potrebbero contare 30.000 nel 2027 e 300.000 nel 2030, arrivando così a rappresentare circa lo 0,7% del parco veicoli italiano".

Non sicurezza, quanto mi costi

S secondo gli studi del Corporate Vehicle Observatory di Arval per le aziende i costi della non sicurezza ammontano al 28,2% del canone annuo, una media stimata di 6.000 euro a veicolo. Il libro "Tutti i costi della non sicurezza stradale: sicuri conviene" tiene conto sia dei costi già considerati dal canone di noleggio, come l'assicurazione o la manutenzione, sia dei costi cosiddetti "occulti", tra cui la gestione amministrativa a carico delle imprese a seguito di sinistri o infrazioni e la mancata produttività dovuta all'incidentalità, che possono incidere fino all'8% del canone annuo.

Un tema che il Corporate Vehicle Observatory di Arval aveva già affrontato nel 2013, oggi completamente rivisto e aggiornato con i costi odierni, in una guida molto dettagliata per i Fleet Manager.

Il fine della ricerca è sempre pratico: individuare quali provvedimenti potrebbero

ridurre l'incidentalità stradale. Il libro identifica pertanto alcune regole fondamentali per viaggiare in tutta sicurezza.



Per i driver - visto che comportamenti sbagliati alla guida sono la principale causa di incidenti - si tratta di come non utilizzare dispositivi multimediali mentre si è alla guida, evitare il consumo di alcolici, controllare lo stato del veicolo, rispettare i limiti di velocità e tempi di riposo.

Per i gestori di flotte, come ottimizzare i viaggi, scegliere i veicoli giusti, garantire sempre la manutenzione del veicolo, aumentare la consapevolezza e sviluppare le competenze dei dipendenti.

"Collaborando con altri 14 centri studi in altrettanti paesi, il Corporate Vehicle Observatory di Arval è in grado di concentrare tutte le informazioni utili sul mondo automotive e di diffonderle in un unico canale facilmente fruibile dagli utenti attraverso strumenti di comunicazione vari e innovativi" conclude Alessandro Torchio.

Fm

35

il Giornale.it
FUORIGIRI
IL MAGAZINE DELL'AUTOMOTIVE

a cura di Pierluigi Bonora



Home

Chi siamo

Categorie



Consulenza per la flotta: cosa cercano i fleet manager

di Mauro Serena

Il **Corporate Vehicle Observatory (CVO)**, centro studi sulla mobilità e sulle tendenze del mercato creato dal Gruppo **Arval** nel 2002, ha appena rilasciato la sua più recente ricerca, realizzata da **GR Advisory**, società indipendente di ricerche e analisi specializzata nel settore delle flotte di veicoli aziendali. **La ricerca è focalizzata sul tema dell'outsourcing e della consulenza per le flotte.** Le risposte inviate da 311 aziende italiane sono state raccolte attraverso una web survey nel mese di febbraio 2017.

La maggior parte delle aziende che hanno risposto al questionario possiedono almeno 100 veicoli (62,2%) e la forma di acquisizione prevalente dei veicoli è il noleggio a **lungo termine** (71,6%). Per quanto riguarda il ruolo aziendale dei rispondenti, quasi la metà hanno la qualifica di fleet manager (gli altri rappresentano vari ruoli aziendali, con prevalenza di procurement e facility).

Solo il 17,1% delle aziende partecipanti hanno già utilizzato il supporto di consulenti e si sono rivolte in gran maggioranza a specialisti del mercato delle flotte (68,8%), mentre le grandi consulting firm internazionali vengono poco utilizzate (6,2%).

Search



PIÙ LETTI



AutoMotive che passione

Guidare bene, guidare sicuri: a lezione da De Adamich

April 3, 2017 0

I progetti di consulenza sono orientati soprattutto a **migliorare i processi di gestione e la performance della flotta**, mentre la generazione di saving occupa solo il quarto posto nella classifica degli obiettivi. Si tratta, inoltre, di progetti di una certa durata (tre su quattro superano i tre mesi, 43,7% oltre sei mesi e nessuno inferiore ai 30 giorni), con costi prevalentemente entro i 50mila euro per progetto, ma anche superiori.

Quasi 7 progetti su 10 vengono remunerati con un compenso fisso che rifletta il risultato atteso, mentre la remunerazione a *saving sharing*, più adatta a progetti di *cost cutting*, è poco utilizzata (appena 6,3%).

La ricerca rivela come **vi sia uno spazio di crescita appetibile nel settore della consulenza per le flotte**: quasi il 40% delle aziende che non l'hanno mai utilizzata vorrebbero farlo per ottimizzare i propri processi gestionali (oltre il 90%) o ridurre i costi (63,6%).



Leave a Reply

Your email address will not be published. Required fields are marked*

Comment

Name *

Email *

Website

Post Comment

AutoMotNette
che &
passionaleggiaBusinessstutti
sicuri?

Guic Con: Dair
beni per per Vinit
a
April 3, 2017 April 3, 2017 April 3, 2017 April 3, 2017
0 0 0 0

Green, FG
Mobility News
&
Design
Kod
desi
Trop
carr
April 3, 2017
0

#FORUM
AutoMotive
la mobilità a motore guarda avanti

autologia
Il blog dell'auto per chi la guida,
chi ci lavora e chi la racconta

ARTICOLI RECENTI

 **Guidare bene, guidare sicuri: a lezione da De Adamich**
April 3, 2017
0

 **Consulenza per la flotta: cosa cercano i fleet manager**
April 3, 2017
0

 **Daimler, per Ubs è la prima scelta nel settore auto europeo**
April 3, 2017
0

 **ViniTaly a Verona, consigli per la mobilità e la guida**

ANALISI

di **Gian Primo Quagliano**

Flotte green all'anno zero

Nel settore automobilistico il banco di prova per testare e lanciare nuove tecnologie è costituito dall'alto di gamma e, in seconda battuta, dal mercato delle flotte auto, che è indubbiamente molto sensibile alle nuove soluzioni che consentono di migliorare sicurezza e comfort. Si potrebbe ritenere che le flotte siano molto attente anche alle soluzioni più rispettose dell'ambiente. Lukas Neckermann, nel suo saggio pubblicato in Italia dall'osservatorio Cvo di Arval, sostiene che un contributo importante a una mobilità più sostenibile verrà anche dalle flotte. Può darsi che abbia ragione, ma al momento dalle flotte italiane non vengono molti segnali di particolare sensibilità. Certo, vi sono casi esemplari, come quello della flotta di Barilla che ha deciso di acquistare solo auto ibride ed ha in azienda già 64 postazioni per la ricarica elettrica. O quello della Sibeg di Catania che ha nel suo parco auto ben 110 auto a trazione completamente elettrica. A ciò si aggiunge che mediamente le emissioni delle auto delle flotte sono sensibilmente inferiori a quelle medie dell'intero parco circolante italiano. La ragione di questa virtuosità ambientale non dipende però dalla scelta di alimentazioni alternative a quelle tradizionali. La ragione sta invece nel fatto che le vetture delle flotte hanno un'anzianità che difficilmente supera i tre anni. Queste auto sono quindi in assoluta prevalenza di recente o recentissima

fabbricazione, hanno dunque standard di emissioni decisamente più contenuti rispetto ai livelli medi dell'intero parco circolante e, per giunta, vengono sottoposte a programmi di manutenzione che le tengono nelle migliori condizioni di affidabilità. Non è certo una situazione da sottovalutare, anche perché, come è ovvio, ha un impatto molto positivo, oltre che sull'ambiente, anche sulla sicurezza della circolazione. Se però confrontiamo la composizione per alimentazione del parco circolante italiano, come emerge dagli ultimi dati disponibili, con quella relativa alle flotte, come emerge da un recente sondaggio del Centro studi auto aziendali, la virtuosità ambientale delle flotte viene sensibilmente ridimensionata. Nell'intero parco circolante italiano, le auto ad alimentazione tradizionale (benzina e gasolio) sono il 92% mentre quelle "verdi" (a Gpl e metano, ibride ed elettriche pure) sono l'8%. Per le flotte, invece, le alimentazioni tradizionali sono il 95%, con una nettissima prevalenza del diesel mentre le alimentazioni "verdi" hanno una quota del 5%, con una presenza del tutto marginale delle elettriche pure.

Continua ► pagina 9

Analisi

Flotte green all'anno zero

di **Gian Primo Quagliano**

► Continua da pagina 1

Da che cosa dipende la minore sensibilità ambientale delle flotte? La ragione pare ovvia: le flotte tengono sotto stretto controllo i loro costi di esercizio e da questo punto di vista il confronto tra le alimentazioni tradizionali e quelle ecologiche è perdente per queste ultime. A ciò si aggiunge che anche in termini di versatilità e facilità di utilizzo i problemi di rifornimento rendono le auto ecologiche decisamente meno convenienti di quelle tradizionali.

E allora qual è la soluzione? Bisogna partire dall'ovvia considerazione che, se i vantaggi ambientali dell'utilizzazione di alimentazioni ecologiche interessano l'intera collettività, i maggiori costi per adottarle devono essere spalmati sull'intera collettività. In concreto bisognerebbe prevedere delle compensazioni economiche per chi utilizza alimentazioni ecologiche. La strada principale è l'istituzione di un sistema di incentivi che riguardi tutti gli utilizzatori di auto verdi. Qualcosa di questo tipo già esiste, come, ad esempio, le accise agevolate su metano e Gpl, ma occorre fare di più. Per quanto riguarda le auto aziendali, una via immediatamente percorribile (bilancio dello Stato permettendo) è un intervento per rendere meno penalizzante il trattamento fiscale delle auto ecologiche rispetto a quelle con alimentazione tradizionale, ampliando, ad esempio, la deducibilità dell'ammortamento e la detraibilità dei costi per l'acquisto di carburante. Se i vantaggi di emissioni più contenute sono di tutti, tutti dobbiamo contribuire e quindi i costi vanno coperti con la fiscalità generale. Essere ecologisti non vuol dire solo fare proclami appellandosi alla sensibilità dei singoli, ma vuol dire soprattutto accollarsi, ognuno secondo le proprie disponibilità economiche, gli oneri che la politica per l'ambiente comporta.

L'autore è presidente del Centro studi Promotor

© RIPRODUZIONE RISERVATA



il Giornale.it
FUORIGIRI
IL MAGAZINE DELL'AUTOMOTIVE

a cura di Pierluigi Bonora



Home

Chi siamo

Categorie



Identikit dell'outsourcing per le flotte

di Mauro Serena

Search



PIÙ LETTI

GR Advisory, società indipendente di ricerche e analisi specializzata nel settore delle flotte aziendali, ha realizzato la più recente ricerca per conto del **Corporate Vehicle Observatory (CVO)**, centro studi sulla mobilità e sulle tendenze del mercato creato dal Gruppo **Arval** nel 2002, focalizzata sul tema dell'**outsourcing e della consulenza per le flotte**.

I numeri dell'indagine

Le risposte inviate da **311 aziende italiane** sono state raccolte attraverso una **web survey**. Si tratta soprattutto di grandi aziende con almeno 100 veicoli in flotta (62,2%), mentre la forma di acquisizione prevalente dei veicoli è il noleggio a **lungo termine** (71,6%).

Metà dei rispondenti hanno la qualifica di fleet manager (gli altri rappresentano vari ruoli aziendali, con prevalenza di procurement e facility).

Per un servizio professionale

Circa il 30% degli intervistati già ricorre a società di servizi per le flotte in outsourcing, anche se 7 aziende su 10 lo impiegano in misura parziale su specifici processi e non per gestire l'intero processo operativo della flotta.

Soprattutto l'outsourcing interviene in fase d'ordine del veicolo (configurazione, ordine e consegna del veicolo, ordine e fornitura di fuel card), nei processi amministrativi (supporto elettronico alla fatturazione) e in quelli di raccolta dei dati gestionali (reporting globale).

Nove aziende su 10, tra le realtà utilizzatrici di queste formule gestionali, giudicano positivamente la qualità dei servizi ricevuti, anche se solo un decimo ritiene che siano ad alto valore aggiunto, mentre le altre lo considerano di buon livello.

Cosa vorrebbero i fleet manager

I fleet manager che non utilizzano servizi di outsourcing sarebbero **interessati principalmente ad un servizio di interfaccia verso i driver (gestione multe, consegna veicolo, invio documentazione), con un certo interesse anche verso il reporting**. Il partner prescelto sarebbe preferibilmente una società specializzata di fleet management (60%) oppure il noleggiatore (31,4%).

L'outsourcing viene apprezzato perché permette di concentrarsi sulla parte più strategica della della flotta e perchè consente di ridurre il tempo che il fleet manager dedica alla gestione amministrativa e a quella dei driver.

Insomma, l'outsourcer ideale dovrebbe essere un partner affidabile in grado di offrire una vasta scelta di servizi che vanno da quelli basati sull'interfaccia umana, essenziali per l'assegnatario del mezzo (la consegna dell'auto e dei documenti), a quelli basati sulla tecnologia quali i sistemi di reporting.



Leave a Reply

Your email address will not be published. Required fields are marked*

Comment

Name *

Email *

Website



AutoMotive che passione

Volkswagen, per Morgan Stanley meglio aspettare il 3 maggio

April 20, 2017 0



AutoMotive

che

passione

il

Volk

per

April

20,

2017

0



Qualità

&

il

Vol

per

April

20,

2017

0



Flotte

&

il

Vol

per

April

20,

2017

0



Usato

&

il

Vol

per

April

20,

2017

0



Attualità

Video

Parc

Vale

April

20,

2017

0

Fuorigiri

Toy

Yaris

April

20,

2017

0



ARTICOLI RECENTI



Volkswagen, per Morgan Stanley meglio aspettare il 3 maggio

April 20, 2017 0



Quando il silenzio è davvero una buona idea