



Peso:92%

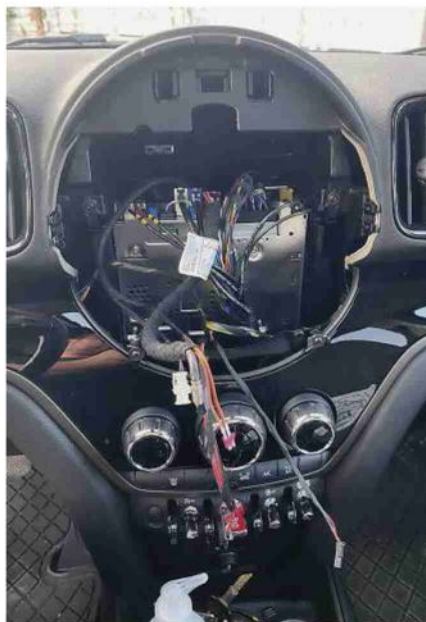
Il fenomeno del furto di elementi di carrozzeria, meccanica o componenti elettronici coinvolge anche il settore dell'auto pay-per-use, dal noleggio a breve e lungo termine al car sharing. Com'è facile immaginare, fra le vetture più vulnerabili ai saccheggi vi sono proprio quelle delle società che gestiscono i servizi in condivisione, per l'ovvia ragione che i clienti le possono lasciare, una volta a destinazione, senza le cautele che riserverebbero a un veicolo di proprietà. Le automobili (ma anche i quadricicli, gli scooter e i monopattini) passano buona parte del giorno, e soprattutto della notte, incustodite ai lati delle strade: a volte in zone isolate, poco illuminate, in balia dei razziatori o dei vandali. La situazione si aggrava quando i veicoli sono immobilizzati per un incidente, in attesa del recupero da parte dell'azienda proprietaria, tanto da rendere difficile stabilire quali danni siano stati causati dal sinistro, quali da sottrazioni, quali da atti di vandalismo, con pesanti risvolti sul fronte non soltanto del ripristino, ma anche assicurativo. «Il furto di parti del veicolo è un fenomeno stabile in termini di entità e frequenza», rileva Gabriele Ferrazzano, head of development Smart mobility e Public affairs manager di enjoy per Enilive e vicepresidente di Assosharing. «A questo si aggiungono gli atti di vandalismo», prosegue, «che colpiscono

tutte le aziende del settore, in misura diversa secondo le città, generando fermi anche di lungo periodo. La difficile reperibilità delle parti di ricambio, tuttora avvertita, porta a immobilizzi in officina pure di diversi mesi. E in alcuni casi i danni sono rilevanti al punto da rendere antieconomica la riparazione del veicolo, con conseguente diminuzione della flotta disponibile». Secondo l'Aniasa, l'associazione che riunisce gli operatori dell'autonoleggio, fra il 25 e il 30% delle auto delle società di car sharing sono stabilmente inutilizzabili per riparazioni dovute a danneggiamenti deliberati. Giuseppe Benincasa, direttore generale dell'associazione, ricorda anche le indagini condotte dall'organizzazione confindustriale con la collaborazione delle forze dell'ordine per definire i contorni del fenomeno nel settore della locazione: «Nel triennio 2016-2018, quantificammo danni per 22 milioni di euro sulle auto a noleggio. Allora le sottrazioni si concentravano sugli impianti di scarico e sui sistemi di navigazione/infotainment; in seguito, con la diffusione delle vetture ibride nelle flotte, l'attenzione si è spostata sulle batterie». Che le razzie non riguardino solamente sofisticate vetture premium, ma anche più economiche auto delle flotte di car sharing, lo dimostra l'esperienza di Zity: il marchio di Mobilize (gruppo Renault)

ha deciso d'interrompere il servizio a Parigi per l'indisponibilità permanente di una parte cospicua della flotta (circa un terzo, secondo la stampa locale). Il provvedimento non riguarda altre città, come ci ha confermato Thiago Figueira, country manager di Zity in Italia, dove la società opera con 450 Dacia Spring a Milano, non senza difficoltà. «Dall'inizio del servizio nel 2022», ricorda Figueira, «abbiamo investito 350 mila euro fra parti da sostituire e modifiche di carrozzeria che hanno reso più difficile la forzatura delle auto, come modanature delle porte di diverso disegno, che sembrano aver risolto il problema, almeno sul fronte del vandalismo. Stiamo comunque chiedendo, anche attraverso la nostra organizzazione di categoria, la definizione d'incentivi per gli operatori che vogliono predisporre stalli dedicati per il parcheggio». La disponibilità di punti di ritiro e riconsegna, presidiati direttamente o a distanza, è ritenuta risolutiva da Assosharing. «Specialmente quando si parla di aree periferiche delle città», interviene ancora Ferrazzano, «la presenza di aree dedicate e videosorvegliate limiterebbe, e forse azzererebbe il fenomeno del vandalismo e dei furti, consentendo ai nostri associati di garantire una copertura più capillare del territorio». Raffaele Bonmezzadri



Peso:92%



Nella foto grande,  
di Christian Ponis, una Fiat  
500 di enjoy privata  
delle ruote. Sopra, una Mini  
senza più l'infotainment



Peso:92%