

L'autonoleggio lancia un salvagente a un mercato in "profondo rosso"

DA TRE ANNI IN ITALIA LE VENDITE DI VETTURE SEGnano IL PASSO: MA LE FLOTTE AZIENDALI RESISTONO, CONFERMANDO IL GIRO D'AFFARI "IL FISCO PERÒ È UNA VERA ZAVORRA: IL GOVERNO SI ISPIRI AGLI ALTRI PAESI"

Marco Frojo

Milano

Da tre anni esatti il mercato automobilistico italiano è in continuo calo. Mese dopo mese il numero di autovetture vendute scende — a maggio sono state solo 136.129 — e se non fosse per la tenuta dell'autonoleggio il quadro sarebbe ancora più drammatico. A maggio le immatricolazioni effettuate dalle società del settore sono andate controtendenza, mostrando un aumento del 2,1% rispetto allo stesso mese del 2012 e arrivando così a essere un quarto del totale.

Secondo l'Aniasa, l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici, si tratta però di «un aumento derivante da un certo stimolo al ricambio del parco per le locazioni a lungo termine e, specialmente, dall'immissione di nuovi veicoli nelle flotte delle aziende di noleggio a breve termine in vista del periodo estivo». Non si può dunque parlare di un'inversione di trend per l'industria dell'autonoleggio, le cui prospettive restano legate a quelle dell'economia in generale. «In un clima di incertezza come quello attuale le aziende preferiscono non impegnarsi in investimenti, anche alla luce dell'incognita fiscale», spiega Paolo Ghinolfi, presidente di Aniasa. Nonostante la grave crisi economica, nel 2012, l'industria dell'autonoleggio è riuscita lo stesso a chiudere l'anno con un giro d'affari in linea con quello del 2011 quando, per la prima volta, aveva superato, seppur di po-

co, quota 5 miliardi di euro. L'anno scorso anche la flotta circolante di vetture a noleggio si è mantenuta stabile (670 mila veicoli), mentre hanno fatto registrare un netto calo le immatricolazioni (-15%), un chiaro segnale di come le società tendano a rinviare le decisioni sul rinnovo del parco veicoli.

Grazie al calo più contenuto rispetto al resto del mercato, il settore ha visto crescere la propria incidenza sul mercato nazionale delle auto nuove alla quota record del 17%; ovvero su dieci auto nuove di fabbrica, quasi due vengono utilizzate per attività di noleggio a breve e lungo termine. Anche i primi tre mesi del 2013 hanno mandato segnali contrastanti: sono cresciuti, seppur di poco, fatturato e flotta circolante, mentre hanno subito un nuovo stop le immatricolazioni (-17,8%). Secondo l'Aniasa, la forte contrazione delle immatricolazioni dell'ultimo anno e mezzo è determinata dal calo generalizzato degli indici di fiducia che ha indotto le aziende del settore e le imprese clienti (65 mila e 2.400 PA nel lungo termine) a concordare il prolungamento della durata dei contratti (in media di 6-12 mesi) e da un ulteriore recupero di efficienza, nel *rent-a-car*, dei veicoli disponibili. «Mi auguro che il nuovo governo non guardi all'industria dell'automobile come a un limone da spremere fino in fondo in termini di entrate fiscali, ma come a una delle voci che contribuisce maggiormente alla formazione del Pil e che potrebbe dare enormi risultati in termini di occupazione, consumi e dunque anche entrate fiscali — prosegue Ghinolfi — Fino al 2011 l'industria dell'auto ha rappresentato il secondo macro comparto della nostra economia, vale a dire l'11% del Pil nazionale, ma la raffica di tassazione a vari livelli e gli aumenti incontrollati dei costi di gestione, in primis quelli assicurativi, stanno minando il ruolo di motore dell'economia».

Se l'auto ripartisse, prosegue il ragionamento del presidente dell'Aniasa «si innescerebbe un circolo virtuoso che porterebbe miliardi di entrate nelle casse dello stato. Una ripresa del settore equivarrebbe, come nuovo gettito entrate, a una manovra lacrime e sangue al contrario, senza causare gli stessi danni all'economia, anzi rilanciandola». L'Aniasa lamenta soprattutto la sfavorevole fiscalità rispetto agli altri Paesi europei. Secondo i suoi calcoli in Italia la deducibilità è stata ridotta in pochi mesi (prima dalla «Legge Fornero» e poi dalla «Legge di Stabilità 2013») dal 40% al 20%, mentre in ambito UE arriva fino al 100%. Inoltre, le soglie di deducibilità per le auto utilizzate da imprese e professionisti sono ferme addirittura al 1997, non essendo mai state rivalutate secondo gli indici Istat come, invece, previsto. «Per completare il quadro — spiega l'Aniasa — nel nostro Paese l'Iva è detraibile solo al 40%, mentre nei principali Paesi UE la detraibilità arriva al 100%; e a dicembre di quest'anno, peraltro, scadrà il termine concesso dagli organismi comunitari per mantenere questa minore aliquota». A sostegno della propria tesi, l'Aniasa porta i dati sull'incidenza delle auto ad uso aziendale sul totale delle immatricolazioni: in Italia si assesta al 36%, contro il 62% della Germania, il 49% della Spagna, il 43% della Francia e il 55% della Gran Bretagna, tutte nazioni dove la detraibilità dell'Iva è pari al 100% e la deducibilità dei costi di noleggio è molto più elevata di quanto riconosciuto in Italia.

Al di là di quelle che saranno le decisioni del nuovo esecutivo, l'unica cosa certa resta però il fatto che le sorti dell'industria dell'autonoleggio, e di quella automobilistica in generale, sono legate a quelle dei consumi e, almeno per ora, spazio per ottimismo ce n'è molto poco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

[[NUMERI]]

La vettura in affitto è una questione tutta maschile, è scritto nell'identikit

Maschio, di nazionalità italiana e di età compresa tra i 36 e i 55 anni, si rivolge al *rent-a-car* per esigenze di mobilità turistiche e lavorative. È questo l'identikit del cliente tipo che ha noleggiato un'auto a breve termine nel 2012 in Italia. Nei dodici mesi i contratti sottoscritti sono stati oltre 4,6 milioni. La componente maschile si è confermata predominante per la clientela del settore con una percentuale dell'87%. La fascia di giovani di età compresa tra i 18 e i 35 anni ha mantenuto lo stesso peso del 2011 (26%), mentre è diminuito il dato percentuale degli utenti di età compresa tra i 36 e i 55 anni (56% contro il 58% del

2011) ed è cresciuta la fascia dei clienti più anziani, che ha raggiunto il 18%. Se si prende in considerazione la nazionalità di appartenenza, si riscontra come a noleggiare siano stati soprattutto italiani (57%), anche se la percentuale è in calo (era il 61% nel 2011). È rimasta forte la componente europea (29%), così come ha resistito lo zoccolo duro costituito dagli americani (4%), mentre è risultata essere in aumento la clientela proveniente da altre parti del mondo (soprattutto dall'Oriente).

(m.fr.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

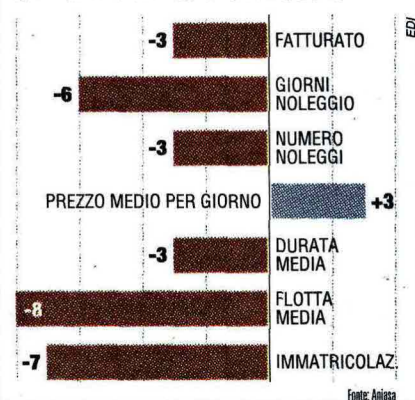
IL BUSINESS DEL NOLEGGIO IN ITALIA

	I trimestre 2013	I trimestre 2012	Variazione %
FATTURATO (in milioni di euro)	1.461	1.442	+1%
FLOTTA CIRCOLANTE	604.000	603.500	0
BREVE TERMINE	79.000	85.500	-8%
LUNGO TERMINE	525.000	518.000	+1%
IMMATRICOLAZIONI	62.979	70.642	-10,8%
ADDETTI DIRETTI	6.950	7.335	-5%

Fonte: Aniasa EDI

BREVE TERMINE, TRIMESTRE NERO

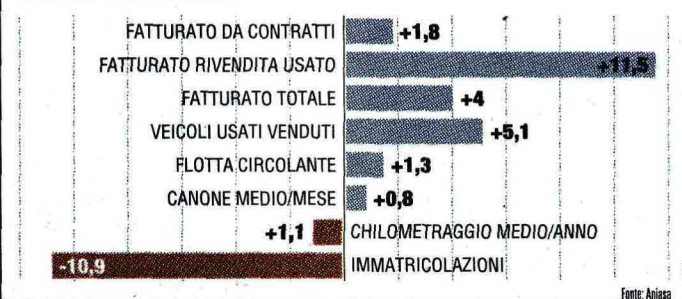
Variazioni % I trim. 2013 su I trim. 2012



Cinque miliardi di euro l'anno: è il giro d'affari che assicura l'industria dell'autonoleggio in Italia. La flotta circolante sfiora i 700mila veicoli

NOLEGGIO LUNGO TERMINE, VOLA L'USATO

Variazioni % 2012 su 2011

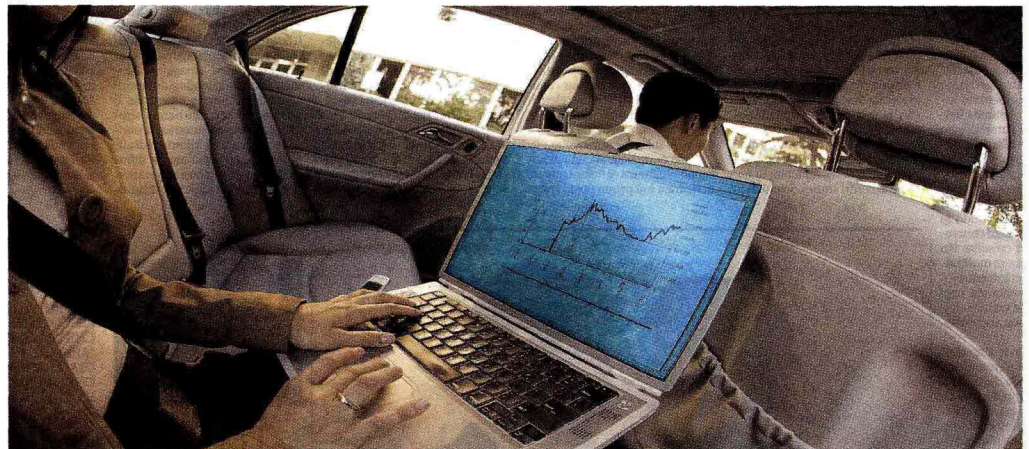


Su dieci auto nuove di fabbrica quasi due vengono utilizzate per l'attività di noleggio a breve o lungo termine. In questi anni di profondo rosso del mercato dell'auto, le flotte aziendali salvano i conti

[IL CLIMA]



«In un clima di incertezza come quello attuale le aziende preferiscono non impegnarsi in investimenti, anche alla luce dell'incognita fiscale», spiega **Paolo Ghinolfi** (foto), presidente di Aniasa



La flotta diventa elettrica sulla spinta della Merkel

BERLINO STANZIA UN MILIARDO E MEZZO PER ARRIVARE A UN MILIONE DI VETTURE ENTRO IL 2020. L'ITALIA RESTA A GUARDARE MA NON I NOLEGGIATORI: IL 70% DELLE SOCIETÀ HA GIÀ MODELLI DI QUESTO TIPO

Rosaria Amato

Roma

Berlino ha lanciato la sfida: un milione di auto elettriche nelle strade entro il 2020. Per raggiungere questo obiettivo l'esecutivo guidato da Angela Merkel ha stanziato un miliardo e mezzo di euro per finanziare la ricerca e lo sviluppo delle auto elettriche, e l'esenzione dal bollo per i primi dieci anni dall'acquisto. In Italia non ci sono progetti di questo tipo all'orizzonte, ma l'auto elettrica potrebbe comunque trovare un canale privilegiato di diffusione: l'autonoleggio. Parola di Aniasa e di Deloitte: l'80% dei veicoli elettrici nel 2012 è stato immatricolato dai noleggiatori, emerge da uno studio congiunto presentato insieme al Rapporto Annuale dell'associazione dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici di Confindustria, l'8 maggio a Milano. L'interesse della clientela renting è ancora modesto, i veicoli elettrici o ibridi rappresentano appena il 5% delle richieste, secondo lo stesso studio, ma è molto concreto, e comunque in crescita. Un aspetto considerato con molta attenzione dalle società di autonoleggio: il 70% presenta già oggi nella propria offerta vetture elettriche, il 60% propone anche motorizzazioni ibride.

Al momento certo le auto elettriche e ibride rappresentano una modesta percentuale delle flotte delle società di autonoleggio. Lo studio Deloitte-Aniasa, che si basa su interviste condotte nei confronti di un campione molto ampio, che include oltre il 90% degli operatori a breve e lungo termine e un rappresentativo numero di fleet manager, cerca di indagare sulle ragioni che impediscono una più ampia diffusione di questi automezzi, sia dal punto di vista dei noleggiatori che da quello della clientela. Quello che manca non è sicuramente la conoscenza del mezzo e delle sue potenzialità: il 93% del campione di aziende del settore dichiara di essere molto (13%), abbastanza (67%) o estremamente (13%) informato su queste vetture. I modelli sui quali i noleggiatori affermano di avere maggior informazioni sono la Peugeot iON, la Renault Twizy e la Opel Ampera.

L'incrocio dei criteri di scelta dell'autovettura da noleggio e degli aggettivi che danno la percezione dei veicoli elettrici e ibridi dà una prima idea delle difficoltà. Tra i criteri di scelta primeggiano economicità d'esercizio, comodità, eleganza, praticità, estetica, e sportività. Ora, se il primo criterio di scelta è l'economicità, è interessante notare come il primo aggettivo che venga in mente agli intervistati per descrivere un'auto elettrica o ibrida sia costoso, però a pari merito con "verde e pulito". Però poi tra gli aggettivi si trovano anche comodo, elegante, versatile, bello, sportivo. Riassumendo: «L'auto elettrica/ibrida è considerata "migliore" rispetto ai veicoli tradizionali in termini di

emissioni e consumi, ma "peggiore" o "uguale" in termini di prestazioni, sicurezza, estetica e design», osservano gli autori dello studio.

Cosa potrebbe convincere maggiormente la platea di noleggiatori e driver a fare un maggiore uso di auto elettriche e ibride? Per il driver è molto importante l'autonomia (punteggio cinque in una scala da uno a cinque). O meglio, la mancanza di un'autonomia che ancora sfortunatamente caratterizza l'uso delle auto ibride ed elettriche. Altro limite che pesa è costituito dalla difficoltà di accesso ai centri storici. Seguono lo "switch off" della batteria, la comodità e il tempo di ricarica, e l'assenza di parcheggi gratuiti e di corsie preferenziali. Ancora, incidono negativamente i costi di ricarica, considerati eccessivi. E tuttavia il 45% delle aziende clienti per dotarsi di vetture elettriche/ibride sarebbe disponibile anche a spendere di più (da 70 a 125 euro sul canone mensile).

Dalla parte delle società di noleggio la carenza di infrastrutture di ricarica è al primo posto tra gli elementi negativi, seguita dal prezzo d'acquisto, considerato ancora elevato. Ancora, risultano "molto" ed "estremamente rilevanti" per la diffusione dell'auto elettrica per circa il 70% delle società intervistate la determinazione del valore residuo e del cosiddetto "Total Cost of Ownership".

In definitiva, riassume Marco Martina, partner Deloitte ed esperto Automotive, «ciò significa che l'auto elettrica non deve essere un veicolo "addizionale" o "da città", ma deve rappresentare un'alternativa all'auto tradizio-

nale grazie a un elevato rapporto qualità prezzo». E perché questo avvenga, l'autonoleggio può costituire un efficiente canale privilegiato: «Intanto da parte delle aziende c'è una maggiore sensibilità green rispetto al privato, e questo emerge ampiamente dalle nostre indagini condotte per Aniasa — aggiunge Martina — e poi certo bisogna che le condizioni diventino via via più favorevoli. Il fatto che il 30% degli automobilisti possieda un garage può aiutare per la ricarica, a maggior ragione se anche le aziende si dotano di zone di parcheggio attrezzate. E poi le auto elettriche hanno sempre maggiore autonomia: la nuova Tesla Sha 500 chilometri di autonomia». Una più ampia diffusione aiuterà anche a superare le perplessità delle aziende sotto altri profili, assicura Martina: «Adesso è difficile stabilire che valore residuo possa avere un'auto elettrica, e così le società di autonoleggio nel dubbio aumentano il canone. Ma se dovesse diventare la regola il buy back, questa difficoltà verrebbe facilmente superata».

«Per una maggiore e più rapida diffusione di queste innovative motorizzazioni — osserva il presidente di Aniasa Paolo Ghinolfi — specialmente in contesti urbani o intermodali, è fondamentale che il noleggio sia specificamente considerato nella normativa sugli incentivi della Legge n.134 del 2012 (la legge Sviluppo di agosto scorso) e nelle delibere degli enti locali sulla mobilità nei centri storici e zone ZTL. Il noleggio sarebbe il vero trampolino per la diffusione di questi mezzi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Come svela la tabella sul 2012 le auto elettriche in Italia sono ancora poco diffuse

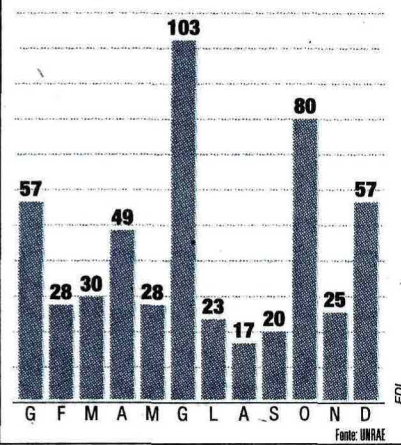
AUTO ELETTRICA, I GIUDIZI

Le barriere all'adozione, risposte in %



VEICOLI ELETTRICI IN ITALIA

Immatricolazioni nel 2012, dati mensili



L'Italia crede ancora poco nelle auto elettriche eppure le city car che circolano a Parigi sono prodotte a Torino



“L’Iva è un’altra mazzata Basta trattarci da Cenerentola servono più agevolazioni”

**DIFRONTA ALL'AUMENTO
IL PRESIDENTE DI AMOER
CHIEDE DI INTERVENIRE
SULLA LEVA FISCALE: "NEL
RESTO D'EUROPA IL SETTORE
DELLE FLOTTE GODE DI AMPIE
OPPORTUNITÀ DI DETRARRE
I COSTI DA NOI ACCADE
ESATTAMENTE L'OPPOSTO"**

Sibilla Di Palma

Milano

La crisi degli ultimi anni non ha risparmiato nessun settore, neppure quello delle flotte aziendali e l'aumento dell'Iva di un punto percentuale (dal 21% al 22%), in arrivo dal 1° luglio, rischia di deprimere ulteriormente la situazione.

Secondo le elaborazioni dell'Amoer (Associazione per una mobilità equa e responsabile su dati del Centro Studi Fleet&Mobility), l'aumento farà lievitare il costo medio delle vetture immatricolate dalle aziende di 169 euro e di 152 euro per le società di noleggio. E non andrà molto meglio neppure ai privati che dovranno sborsare in media circa 140 euro in più per acquistare un'auto nuova. Con maggiori costi anche in termini di carburante e manutenzione delle vetture.

«Con il Decreto del Fare del

Governmento Letta, la nautica ha spuntato qualche intervento di rilancio, mentre l'auto è rimasta al palo anche se rappresenta un settore cardine per l'economia del paese — sottolinea Pierluigi Bonora, presidente dell'Associazione — Si tratta di fatto di una retrocessione in serie b per un comparto che è già alla canna del gas».

Nell'ambito delle flotte, infatti, nei primi tre mesi dell'anno, le immatricolazioni di veicoli nel raffronto con il 2012 appaiono in forte contrazione (-10,8%) anche sulla scia dell'entrata in vigore da inizio anno della minor deducibilità (portata dal 40 al 20%). E in assenza di misure per alleggerire il peso fiscale sulla mobilità aziendale, nei prossimi mesi, sottolinea l'Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici), la domanda dei servizi di noleggio veicoli potrebbe andare incontro a una riduzione di immatricolazioni di circa 20 mila unità tra auto e furgoni, passando a fine anno da 256 mila a 235 mila nuove veicoli immessi in flotta con un'incidenza sul mercato nazionale vicina al 20%. Un trend negativo che affligge ormai da tempo anche l'intero mercato dell'auto che nei primi cinque

mesi dell'anno ha visto una forte flessione (-11,3% rispetto allo stesso periodo del 2012). «Le aziende con la crisi dispongono di minor liquidità e stanno quindi rinviando il rinnovo del parco auto, con conseguenze negative anche per l'ambiente e la sicurezza», prosegue Bonora.

La richiesta è dunque di agire sulla leva fiscale, «avvicinando le flotte a quello che succede nel resto d'Europa, dove ci sono situazioni di grandi agevolazioni a livello di deducibilità e detraibilità», spiega il presidente dell'Amoer. Se in Italia infatti l'aliquota Iva è al 21%, in Germania si ferma al 19%. Inoltre, in paesi come Spagna, Francia, Germania e Gran Bretagna la detraibilità dell'Imposta generale sui consumi è pari al 100% (in Italia è ferma al 40%) e anche la deducibilità dei costi è ben più elevata che nello Stivale. Un quadro che spiega la differente penetrazione delle auto immatricolate a uso aziendale nel nostro paese (36%), rispetto agli altri partner europei come Germania (62%), Spagna (49%), Francia (43%) e Gran Bretagna (55%).

«L'auto rappresenta una sorta di bancomat che va bene per tutte le occasioni e che non rientra tra le priorità del Paese

— rincalza Bonora — Per questo occorre che le associazioni di categoria si uniscano per costituire un fronte unico e compatto capace di smuovere la situazione».

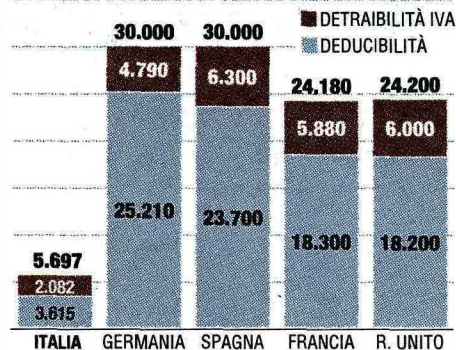
L'associazione ha organizzato di recente a Roma "Mission Mobilità", una due giorni per rilanciare la passione per la mobilità (responsabile ed ecosostenibile) su due e quattro ruote e denunciare le continue vessazioni subite da automobilisti e motociclisti. «Il nostro è un movimento di opinione che vuole contrastare la demonizzazione continua dell'auto ed essere da stimolo per le associazioni di categoria che dovrebbero darsi una scossa», afferma Bonora. La manifestazione verrà replicata a settembre a Milano, «città anti-auto per eccellenza, per confrontarci con l'amministrazione sull'importanza del tema». La soluzione, secondo Bonora, non sta infatti in una città senza motori, ma «in una politica integrata della mobilità che tenga conto di tutti i sistemi di trasporto, dalle auto alle bici passando per moto e scooter, tutelando sempre la libertà di spostamento dei cittadini, senza preclusioni ideologiche e demagogiche».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NOLEGGIO, LA STANGATA DEL FISCO

Detraibilità su prezzo auto di 30.000 euro

Fonte: Aniasa



LA RICERCA/2

LA TOP 10 DELLE AUTO

Noleggio veicoli lungo termine, acquisti '12, in migliaia



Fiat, le auto più amate da chi sceglie la formula del noleggio

CINQUE MODELLI DELLA CASA TORINESE MONOPOLIZZANO LA TOP TEN DEL "RENT A CAR" LA CINQUECENTO E LA PANDA SONO LE DUE VETTURE PIÙ RICHIESTE: LA PRIMA PER CHI LA PRENDE IN AFFITTO A BREVE, LA SECONDA COME AZIENDALE CRESCE VOLKSWAGEN E FORD FA IL RECORD CON LA FOCUS

Milano

Sono Panda e Cinquecento le auto più noleggiate in Italia. La prima è l'auto regina delle flotte aziendali noleggiate a lungo termine. La seconda è la più amata nel noleggio a breve termine (il *rent-a-car*). Il rapporto Aniasa, giunto alla dodicesima edizione, mette sul podio le due vetture del gruppo Fiat per aver sbaragliato nel 2012 la concorrenza.

Nonostante ancora in testa alle classifiche, Fiat vede diminuire comunque la sua quota di mercato sulle flotte a noleggio dal 42,8 per cento nel 2010 al 40,4 per cento nel 2011, fino al 37,1 per cento dello scorso anno. Complice anche il sensibile calo delle vendite della Cinquecento (da 6.976 a 3.959) e l'uscita dalla top ten della Bravo. La Panda è stata invece l'auto più noleggiata (ben 11.830 veicoli immatricolati) e ha battuto la Grande Punto, regina delle flotte nel

2011 (8.576) e la Giulietta (6.497) che comunque ribadisce i buoni risultati del 2011.

In crescita, ma non ancora tra i marchi preferiti, seguono sempre per il lungo termine, le case automobilistiche straniere come Volkswagen (8,3 per cento), Audi (8) e Ford (6,7). Nella top ten dei modelli mantengono una posizione di primo piano, nonostante in calo, la Passat al quarto posto con 4.935 immatricolazioni (erano 5.917 nel 2011) e la A4 al quinto con 4.307 (5.858 nel 2011). Si piazza fra le prime dieci la Ford Focus che passa dalle 2.285 vetture in flotta nel 2011 alle 4.085: un successo di fronte al generale calo del mercato e a quello delle immatricolazioni nel settore del long term (-11 per cento). Chiudono questa speciale classifica l'Astra, l'Ypsilon che fa registrare la crescita più sostanziosa (da 898 del 2011 a 3.723) e la Serie 3.

La Cinquecento è invece l'auto più utilizzata da operatori e clienti del *rent-a-car*. Anche qui Fiat non ha rivali. Se la Cinquecento con 9.298 vetture è la più noleggiata. Segue la Panda, la Grande Punto. Completano il quintetto di testa la Lancia Ypsilon e la Giulietta della Alfa Romeo. La seconda parte della top ten vede le francesi Peugeot e Citroen giocare un ruolo da protagonista. Scendono nel gradimento del noleggio a breve termine i modelli targati Ford, con la Fiesta, quinta lo scorso anno, che esce dalla top ten. Fa eccezione la C-Max che, raddoppiando le vendite chiude la graduatoria. Nel complesso il trend delle immatricolazioni del noleggio a breve termine è in rosso (-22 per cento).

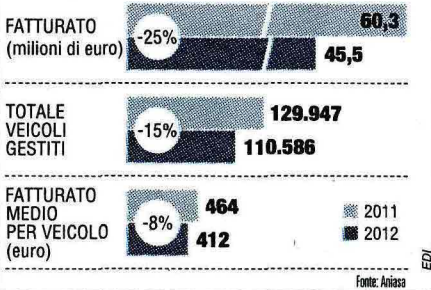
(st.a.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LARICERCA/1

IL CROLLO DEL FLEET MANAGEMENT



IL 2012 SARÀ RICORDATO COME L'“ANNUS HORRIBILIS” PER IL FLEET MANAGEMENT: RIDUZIONE DEI VEICOLI GESTITI E DI CONSEGUENZA DEI RICAVI SOLTANTO GLI “OPERATORI SPECIALISTI” HANNO VISTO CRESCERE I NUMERI. ADESSO SI PUNTA SULL'INNOVAZIONE PER RILANCIARE IL SETTORE

Milano

Gli specialisti del fleet management puntano sulle nuove tecnologie per fronteggiare la crisi e il calo dei fatturati. Il 2012 è stato un “annus horribilis” per le società che gestiscono il parco auto delle aziende, occupandosi di manutenzione, riparazioni, rinnovo delle assicurazioni, assistenza stradale e così via. Il numero di veicoli gestiti si è ridotto di 19mila unità. E i ricavi sono scesi a 45,5 milioni, -25 per cento rispetto all'anno prima. Un dato che conferma la tendenza degli ultimi anni e ricalca il picco negativo del 2011 (-26%). I provvedimenti del governo hanno peggiorato la situazione perché hanno aumentato la pressione fiscale. Inoltre vi è stato un aumento generalizzato dei costi energetici, di assicurazioni, carburante e pezzi di ricambio. E' così che il dodicesimo rapporto Aniasa sul noleggio veicoli

Scatole nere e altre tecnologie come antidoto alla crisi

fotografa un comparto, mai davvero decollato in Italia.

Rispetto alle dimensioni assunte in altri paesi europei, il fleet management all'italiana ha continuato ad avere proporzioni ridotte. Il settore è quasi del tutto in mano agli operatori “specialisti” (coloro che svolgono in modo esclusivo questo tipo di attività), che sono i soli a vedere un aumento dei ricavi. Le società di noleggio a lungo termine che offrono anche questo tipo di servizi detengono invece il 24 per cento del mercato. Si tratta comunque di un comparto che sta evolvendo sotto diversi aspetti. E che per rispondere alla crisi sta soprattutto giocando la carta dell'innovazione e delle nuove tecnologie per ridurre costi di gestione di servizi, sicurezza, logistica e in generale dell'organizzazione aziendale, migliorando e rendendo allo stesso tempo più efficiente il servizio verso il cliente. Per la gestione delle flotte in questi anni sono diventate sempre più importanti le informazioni ottenute grazie ai dispositivi telematici: dati sulla percorrenza chilometrica, sulla velocità, i consumi di carburante, gli urti ricevuti, la localizzazione e la direzione di marcia, le modalità di utilizzo del mezzo. I nuovi dispositivi ormai sono inseriti nei veicoli, hanno dimensioni sempre più piccole e sono di difficile manomissione. Strumenti tecnologici di questo tipo (un esempio sono le scatole nere), stanno diventando una fonte primaria per elaborare statistiche e report, e sono utili per amministrare e coordinare l'uso dei veicoli, programmare le attività di manutenzione, rilevare e intervenire su eventuali anomalie.

(st.a.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

