

Auto nuove, una su quattro va all'industria del noleggio

NEL PRIMO TRIMESTRE RAGGIUNTA QUOTA 27,5% DIMENSIONE CHE È VITALE PER LE CASE DI PRODUZIONE IL NUMERO UNO ANIASA MASSIMILIANO ARCHIAPATTI: CONDIVISIONE, CONNETTIVITÀ E SOSTENIBILITÀ CHIAVI DI SVILUPPO E CAMBIAMENTO IL RUOLO DEL CAR SHARING

Marco Frojo

Milano

Se ancora ce ne fosse stato bisogno, con i dati del 2017 il settore dell'autonoleggio ha nuovamente confermato il suo ottimo stato di salute. L'anno scorso il fatturato ha superato di slancio la soglia dei 6 miliardi di euro — per la precisione è arrivato a 6,2 miliardi — con una crescita di quasi l'8% rispetto al già eccellente 2016. La flotta inoltre si è avvicinata al milione di veicoli, mentre le immatricolazioni rappresentano il 22% di quelle effettuate in tutto il mercato italiano. Questo significa che quasi un'auto nuova ogni quattro è acquistata da un operatore del noleggio. I primi dati del 2018 parlano di una crescita ancora più sostenuta: nel periodo gennaio-marzo il giro d'affari è cresciuto del 16%, mentre le immatricolazioni hanno toccato il 27,5% del mercato nazionale.

Siamo dunque in presenza di un trend positivo ben consolidato, che si è tra l'altro lasciato alle spalle senza alcun problema la fine del super-ammortamento che ha rappresentato un indubbio sostegno alla crescita. A favorire il noleggio sono stati fattori quali l'aumento della domanda turistica e della mobilità busi-

ness, il rinnovo ed ampliamento delle flotte per le aziende, l'emersione di una nuova clientela nell'area delle micro imprese e dei professionisti, senza dimenticare il cosiddetto noleggio mid-term, ovvero la disponibilità di veicoli da un paio di mesi ad un anno. Il tutto mentre si sta già chiaramente delineando all'orizzonte il business che può trainare la crescita negli anni a venire: il noleggio a lungo termine ai privati.

Sdoganando l'immagine dell'auto condivisa, il car sharing ha infatti mostrato la comodità di un'auto a noleggio anche nella quotidianità. Nell'arco di pochi anni, le tessere sono arrivate a più di 1,3 milioni e nel 2017 i noleggi sono stati ben 7 milioni.

«Si tratta di un fenomeno che sta innovando radicalmente il modo di approcciarsi al trasporto individuale all'interno delle grandi città, imbattibile per spostamenti di breve durata, i cui effetti culturali superano i "confini cittadini" — ha spiegato Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, in occasione della presentazione della 17ma edizione del Rapporto Aniasa — Il crescente apprezzamento dei concetti d'uso, di comodità e di possibile economicità rispetto all'auto in proprietà, ha fatto il resto. E le aziende di noleggio hanno proseguito sulla strada dell'innovazione, con un'offerta contrassegnata da grande flessibilità ed elasticità, supportata da dispositivi telematici per una

più utile connettività».

Secondo il numero uno di Aniasa stiamo vivendo un cambiamento epocale negli scenari di mobilità cittadina, turistica e business del nostro Paese, guidato da tre elementi chiave: condivisione, connettività e sostenibilità: «Una graduale evoluzione che testimonia il nostro nuovo modo di muoverci e che sta accompagnando gli Italiani verso un utilizzo più intelligente dell'auto, verso forme di mobilità a consumo. Il prossimo governo può accelerare il progresso in atto, rimettendo in agenda la revisione del Codice della Strada, ancorato ad una mobilità anni '80 che, non contemplando la sharing mobility, rischia di frenarne la diffusione. È fondamentale un cambio di marcia, anche promuovendo motorizzazioni più ecologiche e reti infrastrutturali di connessione, che facilitino spostamenti e trasporti a beneficio del sistema Paese».

Il noleggio a lungo termine continua a costituire la fetta più ampia del fatturato dell'intero settore (4,9 miliardi di euro, pari a circa l'80% del totale) ed è anche il business che cresce a tassi più alti (+9% rispetto al 2016). Nel corso dei dodici mesi la flotta impiegata nel lungo termine è cresciuta di 120mila unità (+18%), raggiungendo quasi quota 800mila. Si è trattato di una forte accelerazione, che ha prodotto nel biennio 2015-2017 un aumento di oltre 200mila unità, contro le 50mila del biennio precedente (2013-2015). «Grazie alla tipologia dei servizi, ai risparmi economici ed ai vantaggi gestionali, il noleggio a lungo ter-

mine sta quindi sostituendo nelle policy aziendali più evolute l'acquisto ed il leasing finanziario — si legge nel Rapporto Aniasa — Di questa innovazione, del passaggio dalla proprietà all'uso, sono oggi diventate consapevoli e promotrici anche le case automobilistiche, che sempre più indicano al loro mercato di riferimento il noleggio a lungo termine come modalità di acquisizione di mezzi di trasporto, che siano vetture, veicoli commerciali e altro».

Le vetture più acquistate dai noleggiatori continuano ad essere le medie con un 35% di quota, seguono le vetture del segmento D (25%) e le utilitarie (22%); le city car infine hanno una quota del 15%. Interessante notare come solo quattro anni fa, nel 2013, questo segmento pesava ben il 19%, ovvero quattro punti percentuali in più rispetto al 2017. A guadagnare maggiormente rispetto al 2013 è stato il segmento delle utilitarie che ha raccolto in quattro anni cinque punti di quota. Dal punto di vista delle immatricolazioni per alimentazione il diesel, nonostante il battage mediatico negativo, continua ad essere l'alimentazione preferita dalle aziende, quasi quattro vetture su cinque sono diesel. Le alimentazioni a benzina si attestano al 18%, mentre le ibride hanno messo a segno un deciso balzo (+61%), arrivando al 2,4% del totale.



Peso:70%



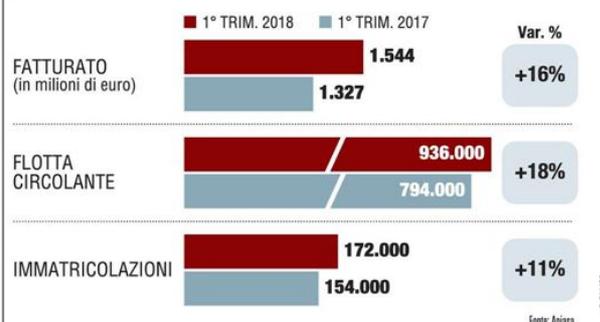
Nella foto
qui sopra
**Massimiliano
Archiapatti**,
presidente
di Aniasa
l'Associazione
che in
Confindustria
rappresenta
il settore dei
servizi di
mobilità

IL MERCATO DEL NOLEGGIO VEICOLI IN ITALIA

	2017	2016	Variazione %
FATTURATO (in milioni di euro)	6.217	5.774	+7,7%
FLOTTA			
BREVE TERMINE (massima)	175.100	161.513	+8,4%
LUNGO TERMINE (al 31/12)	794.409	674.117	+17,8%
IMMATRICOLAZIONI			
BREVE TERMINE	106.331	99.839	+6,5%
LUNGO TERMINE	301.553	274.877	+9,7%

Fonte: Aniasa

I NUMERI DEL SETTORE NEL 1° TRIMESTRE 2018



Fonte: Aniasa



Peso:70%

[LE RICHIESTE]

“Servono investimenti in mobilità sostenibile”

Il car sharing, e più in generale la sharing mobility, è il vero megatrend che sta emergendo nel trasporto privato in Italia e le aspettative nei confronti del nuovo esecutivo da parte di consumatori e operatori del settore sono alte. Anche perché molti membri del nuovo governo sono giovani e hanno una diversa sensibilità rispetto a chi li ha preceduti. «Abbiamo percepito da parte del nuovo governo, e soprattutto del presidente del consiglio Giuseppe Conte, del ministro dello Sviluppo economico, del Lavoro e delle Politiche sociali,

Luigi Di Maio, e del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, un nuovo approccio e una nuova sensibilità nei confronti dei temi della sharing mobility e della necessità di rendere finalmente meno inquinante e più sicuro il nostro parco circolante — afferma il presidente Aniasa, Massimiliano Archiapatti — È davvero fondamentale un cambio di marcia, anche promuovendo motorizzazioni più ecologiche e reti infrastrutturali di connessione, che facilitino spostamenti e trasporti a beneficio del sistema Paese».

Secondo Archiapatti un deciso impulso alla sharing mobility deve inevitabilmente passare attraverso una revisione del Codice della Strada che, essendo nato negli anni Ottanta, non può per forza di cosa contemplare fenomeni come il car sharing. Infine il presidente Aniasa invita l'esecutivo a valutare eventuali strumenti di leva fiscale per la mobilità aziendale, oggi penalizzata da una normativa che genera un gap tra le imprese italiane e quelle del resto d'Europa, dove la tassazione è più favorevole.



Peso:8%

LA VIVACE LA COMPETIZIONE TRA COMPAGNIE HA L'EFFETTO DI RENDERE CONCORRENZIALI LE PROPOSTE RISPETTO ALL'AUTO DI PROPRIETÀ. ORMAI UN ITALIANO SU QUATTRO CONOSCE LA FORMULA E IL 40% È DISPONIBILE A PROVARLA PIACCIONO IL "TUTTO COMPRESO" E LA CERTEZZA DELLA RATA FISSA

I costi si abbassano, aumenta l'offerta il lungo termine seduce i clienti privati

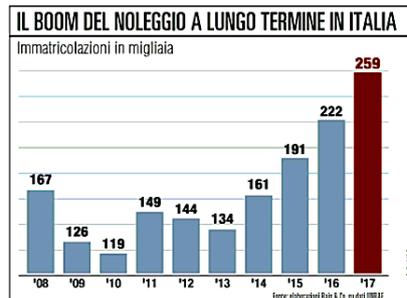
Milano
Dopo aver conquistato il settore aziendale, il noleggio a lungo termine ha messo ora nel mirino i privati. La formula su cui punta è la stessa che gli ha permesso di convincere le società, ovvero rendere l'affitto più conveniente dell'acquisto, senza contare il minor dispendio di tempo dovuto agli adempimenti burocratici. L'efficienza raggiunta dagli operatori del settore è infatti tale da abbassare significativamente i costi del possesso di un'auto, pur continuando a guadagnarci. E i primi risultati iniziano già a vedersi: l'anno scorso ben 30mila automobilisti hanno detto addio al veicolo di proprietà ed hanno iniziato a guidarne uno affittato anche nella vita di tutti i giorni e non solo in vacanza.

Secondo uno studio redatto da Aniasa e dalla società di consulenza Bain&Company e intitolato "Noleggio a lungo termine ai privati — La nuova frontiera dell'auto", lo sviluppo di questo settore ha prospettive molto interessanti visto che ben un italiano su quattro conosce la formula del noleggio a lungo termine e il 40% si dichiara pronto a sperimentarlo.

Il bacino di utenza più promettente è ovviamente quello dei giovani, molti dei quali, utilizzando i servizi di car-sharing, hanno già abbandonato l'idea di un'auto di proprietà, sia perché ne apprezzano i vantaggi sia perché la crisi economica ne ha ridotto il potere di acquisto (dal 2007 al 2017 le auto immatri-



Il boom del noleggio a lungo termine in Italia sembra destinato a proseguire, trasportato dall'onda lunga dell'offerta che ora si indirizza ai privati



colate dai giovani sotto i 30 anni sono crollate del 61%).

Le grandi aziende di noleggio, per parte loro, hanno stimolato la domanda offrendo pacchetti di servizi di durata variabile — da pochi giorni a più di tre anni — e integrando nell'offerta il car sharing (la stessa politica è stata tra l'altro portata avanti anche con gli scooter).

Secondo il sondaggio realizzato da Bain&Company i vantaggi più apprezzati dagli intervistati sono la comodità della formula "tutto compreso" (soprattutto senza l'immobilizzo di capitale e il

problema della rivendita dell'auto) e la certezza della rata fissa. In un contesto di ripresa incerta, i servizi più richiesti sono l'assicurazione Rca (il 55% del campione la ritiene molto importante), la manutenzione (47%), la copertura danni e il soccorso stradale (47%).

Le campagne pubblicitarie degli ultimi mesi e il relativo passaparola hanno sortito l'effetto sperato, facendo conoscere al grande pubblico il noleggio a lungo termine per privati: il 28% degli intervistati dichiara di sapere con esattezza cosa sia il noleggio a lungo termine, il 51% afferma di saperlo in modo superfi-

ciale, ma solo il 17% è in grado di nominare con esattezza un operatore del settore.

Il 5% degli intervistati ha poi dichiarato di aver già deciso di noleggiare un'auto a lungo termine, mentre il 40% si è detto interessato a farlo in futuro. Solo uno su tre non ci ha mai pensato e uno su quattro ci ha pensato, ma ha poi rinunciato per la scarsa conoscenza dei marchi del settore, per la scarsa convenienza o molto più semplicemente perché preferisce l'auto di proprietà.

Coloro i quali non sono ancora clienti sarebbero però disposti ad affidarsi al

noleggio a determinate condizioni: maggiore chiarezza sulla rata e sulle clausole contrattuali e possibilità di sospendere il noleggio o di dilazionare la rata.

Il profilo dell'utente-tipo del noleggio a lungo termine è un uomo (52%) mediamente più giovane, più istruito e più benestante rispetto ai privati che scelgono la proprietà; un utente più "green", che noleggia principalmente per motivi di lavoro o di pendolarismo, che ha interesse per un'auto di segmento medio e che percorre poco meno di 20.000 km all'anno.

«La nascita del noleggio a privati è stata innescata dal mutato contesto del mercato, auto e non, e dallo sviluppo della sharing economy, ma perché questo canale cresca ulteriormente è necessario che gli operatori del settore mettano la customer experience al centro della propria azione, ripensando la propria organizzazione ed i processi aziendali anche in funzione della Clientela privata — spiega Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company — Il cliente non è più solo un responsabile di flotte aziendali, ma anche un privato cittadino non necessariamente a conoscenza delle dinamiche tecniche tipiche del noleggio. Nuovi canali, nuovi prodotti e nuove forme contrattuali sono le sfide da cogliere, che saranno appannaggio di chi per primo saprà fare delle opportunità di domani la vera priorità di oggi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



[I MODELLI]

Cinque Fca guidano la top ten delle aziendali, regina è la Panda

La regina delle auto aziendali è la Panda. E, insieme a questo modello, sono in buona parte le vetture del gruppo Fca a primeggiare nel noleggio a lungo termine, conquistando le prime cinque posizioni nella Top Ten Aniasa, e una quota di mercato del 24,3%, in crescita del 25% tra 2016 e 2017. Segue, tra le auto più amate dalle imprese italiane, la 500, la Tipo, protagonista di un vero exploit (+247%), e la 500 X e 500 L. Quest'ultima è l'unica a subire una contrazione rispetto all'anno precedente. Altro modello molto richiesto, che si piazza in sesta posizione dopo le auto della casa automobilistica torinese, è la Qashqai di

Nissan. Seguita dalla Fiesta della Ford. Il brand tedesco cresce nel lungo termine del 20% e conquista una quota complessiva di mercato pari al 7,8%, che lo pone al secondo posto dopo Fca nel mondo delle auto a noleggio per l'impresa. In ottava posizione ecco la Clio (con 5.868 unità) che rientra nella top ten. Infine la Volkswagen Golf e l'Audi A4. Di sicuro nel 2017 sono le auto di fascia medio alta a crescere di più sul mercato. Sono aumentate di quasi 11mila unità rispetto al 2016 (+20%). matricolazioni, con quasi 80mila unità in totale. (st.a.)



Peso:6%

Stili di vita e offerte all'avanguardia fanno volare alto il noleggio a breve

Luigi dell'Olio

Milano

La crescente esigenza di mobilità e i nuovi stili di consumo spingono il noleggio a breve termine, che nel 2017 ha sviluppato un giro d'affari di 1,207 miliardi di euro, il 3,1% in più rispetto all'anno precedente nonché il record storico, con il numero dei noleggi in crescita del 5,7%, la durata media dell'1,1% e l'utilizzo medio della flotta a +4,1%. Un trend al rialzo che è proseguito anche nel primo trimestre di quest'anno. «Il mercato si sta dimostrando abile a intercettare la domanda da parte di clienti privati sia attraverso il canale degli intermediari, sia grazie a quello diretto fra i noleggiatori e i clienti», spiega Giuseppe Benincasa, segretario generale di Aniasa.

La gran parte del mercato è fatta dai prelievi presso aeroporti e stazioni ferroviarie. «Nel nostro caso arriviamo al 70%, cinque punti in più della media del mercato», racconta Vincenzo Brasiello, ceo e fondatore di B-Rent. «Abbiamo da poco aperto presso le stazioni ferroviarie di Bologna, Firenze, Bari e Torino e presso gli aeroporti di Catania e Firenze, sito oggi sprovvisto di un'offerta di voli low cost e che dunque offre una clientela particolarmente in linea con il target medio-alto servito dalla nostra azienda». La società fa leva sulla tecnologia per crescere: da poco ha creato il portale Travel per semplificare le operazioni di prenotazione e di gestione del noleggio e si appresta a lanciare il Progetto Pre-

mium, dedicato ai clienti di fascia alta che permetterà di saltare le operazioni di check-in e check-out, rendendolo autonomo nella presa e riconsegna della vettura.

Per Gianluca Testa, managing director di Avis Budget Italia, il successo del settore è fortemente legato alla capacità di cavalcare l'evoluzione della domanda. «Si assiste a un profondo cambiamento nel concetto del possesso di un veicolo: un vero e proprio fenomeno culturale che riguarda anche il noleggio a breve termine, per il quale registriamo una maggiore domanda turistica e

business». È in questa ottica che la società ha ideato Avis Free Move e Maggiore FlexyRent, due proposte nate per offrire ai professionisti, ai titolari di Pmi e alle partite Iva, nuove soluzioni di noleggio breve e plurimensile. «In entrambi i casi è possibile cambiare mezzo a seconda delle necessità, senza addebiti di penali per l'interruzione anticipata del noleggio, né pagamenti anticipati», spiega il managing director di Avis Budget Italia.

Massimiliano Archiapatti, ad di Hertz Italia, conferma che la priorità è seguire i mutamenti in atto a livello di consumi, che vedono «una graduale evoluzione nel modo di muoversi che sta accompagnando gli italiani verso un utilizzo più intelligente dell'auto. Nel breve termine questo comporta una richiesta crescente di servizi personalizzati e una flotta molto articolata per soddisfare bisogni molto diversi». Con Hertz Minilease, la società trasforma in flessibile il noleggio mensile, con la possibilità di ottenere tariffe comprensive di chilometraggio a partire da 1.500 km per 28 giorni di noleggio, assicurazioni, costi di manutenzione e riparazio-

ne e assistenza stradale 24/7. Inoltre la società ha da poco introdotto il lusso di tre modelli Maserati in Selezione Italia con l'obiettivo di promuovere lo stile italiano.

Locauto Rent, spiega il vice presidente Raffaella Tavazza, sta lavorando in due direzioni: «Da una parte semplificando e velocizzando sempre più l'emissione del contratto di noleggio; dall'altra con il lancio di Locauto Elefast, che consente al cliente di effettuare tutto il processo di noleggio, dalla prenotazione, all'apertura delle portiere dell'auto, in totale autonomia, semplicemente utilizzando l'app Locauto». Per Tavazza, la razionalizzazione del servizio tramite la tecnologia è la chiave di volta «per offrire al cliente una customer experience adeguata e agli operatori sostenibilità nel tempo».

Infine Stefano Gargiulo, managing director di Europcar Italia, segnala la crescente voglia di low cost tra i consumatori, che contribuisce ad ampliare il bacino di potenziali clienti del rent a car. «Il nostro obiettivo è capitalizzare questo trend positivo facendo leva su una strategia multi brand che riesca ad intercettare target con diversi bisogni e possibilità di spesa», spiega. «La sfida per il nostro settore è riuscire a presidiare tutti i potenziali segmenti di mercato con una proposizione di offerta differenziata evitando dilution dei prezzi», aggiunge. La società è arrivata, infine, nel car sharing con il brand Ubeeqo, che in ambito privato mette a disposizione degli utenti vetture noleggiabili con la formula dell'open car sharing a postazioni fisse. Al momento il servizio è disponibile solo a Milano, ma l'obiettivo è puntare anche su altri centri della Penisola.

**SEMPRE PIÙ SPESSO SI USANO
TRENO E AEREO PER COPRIRE
LUNGHE DISTANZE E POI SI
AFFITTA UNA QUATTRO RUOTE
CHECK IN E OUT SEMPLIFICATI
E ABBONAMENTI MENSILI TRA
LE PROPOSTE DEGLI OPERATORI
CHE HANNO SPINTO IL BUSINESS
OLTRE QUOTA UN MILIARDO**



Peso:50%



1

Vincenzo Brasiello (1)
ceo e fondatore di B-Rent;
Gianluca Testa (2)
managing director
di Avis Budget Italia;
Stefano Gargiulo (3)
managing director
di Europcar Italia;
Raffaella Tavazza (4)
vice presidente
Locauto Rent



2



3

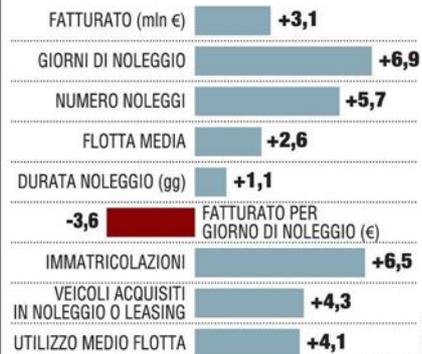


4



IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE IN ITALIA

Variazione % 2017-2016



Fonte: ANIASA



Peso:50%

Veicoli nuovi, manutenzione curata con il car sharing strade più sicure

Stefania Aoi

Milano

Su un milione di veicoli "condivisi" che corrono sulle nostre strade, quasi tutti a noleggio di tipo tradizionale, 19mila sono quelli usati per il car sharing. È questa una formula che sta prendendo sempre più piede nelle nostre città. Il numero di iscritti ai servizi offerti da operatori come Enjoy, Car2Go e altri, è arrivato a toccare quota un milione e 300mila, in aumentato del 21 per cento tra il 2016 e il 2017. E queste macchinette, dislocate qui e là per le nostre città, sono state usate, almeno una volta negli ultimi 6 mesi, da 820mila italiani, il 38% in più rispetto all'anno prima. È questo il dato più eclatante che emerge dal "17° Rapporto Aniasa: dati, scenari e trend sullo sviluppo della new mobility in Italia". Che va in parallelo con un altro fenomeno: la rinuncia dell'auto di proprietà. Circa 30mila privati cittadini, grazie ai nuovi modi di viaggiare, hanno potuto eliminare questa voce di costo, secondo un'analisi condotta dall'associazione dei noleggiatori, insieme alla società di consulenza Bain & Company.

Milano e Roma si confermano

le città regine del car sharing nel Belpaese. Nel capoluogo lombardo le auto a disposizione nel 2017 erano 3.100. Mentre all'ombra del Cupolone 2.100. Milano batteva Roma anche per numero di utenti iscritti al servizio: nella Capitale sono stati 430mila contro i 640mila di Milano. Stesso discorso se si guarda al numero di noleggi: 1,7 milioni nella Città Eterna contro i 3,8 milioni della città della Borsa. Roma batte Milano, invece, per quanto riguarda la media dei minuti trascorsi su un'auto "condivisa", forse complice anche il traffico: 36 minuti contro i 31 di Milano. Altre città del car sharing sono Torino e Firenze. E poi Venezia, dove è arrivato di recente Yuko, il car sharing ibrido di Toyota, che usa auto capaci di funzionare in modalità completamente elettrica per il 50 per cento del tempo negli spostamenti urbani.

Non solo arrivano nuovi competitori, ma cresce anche il parco veicoli dei principali operatori di free floating (flusso libero). Questo ha registrato un +9 per cento, il che significa che in un anno sono entrate in circolazione circa 500 auto in più destinate a questo uso, mentre il numero dei noleggi è salito del 7 per cen-

to, superando i 7 milioni e confermando che il fenomeno del "multi-tessera" continua a diffondersi. Tanto che oggi ogni utente, in genere uomo, con 36 anni di età, che utilizza il servizio per una durata media di 31 minuti, per percorrere 7 chilometri, possiede quasi tre tessere.

Secondo Aniasa, la significativa crescita del popolo del car sharing, sta generando benefici per la sicurezza sulle nostre strade. I veicoli usati sono nuovi, correttamente mantenuti e spesso dotati di avanzati sistemi di assistenza alla guida, e meno inquinanti. «Stiamo vivendo un cambiamento epocale negli scenari di mobilità cittadina, turistica e business del nostro Paese, guidato da tre elementi chiave: condivisione, connettività e sostenibilità», afferma il presidente Aniasa, Massimiliano Archiapatti. Una graduale evoluzione che testimonia il nostro nuovo modo di muoverci. Per incentivare il ricorso al car sharing, secondo Aniasa, servirebbe però un aiuto da parte del governo. «È fondamentale un potenziamento delle infrastrutture, a partire dai parcheggi dedicati e di scambio intermodale presso stazioni ferroviarie e metropolitane, centri commerciali, poli universitari e ospedalieri», commen-

ta il consigliere Aniasa Gianni Martino.

Servono "isole della mobilità" dove l'utente possa cambiare mezzo di trasporto in modo agevole e soprattutto garantito. Serve poi instaurare con i clienti un rapporto di fiducia. Ecco che Aniasa ha sottoscritto di recente un accordo sulle "Buone regole del car sharing" con l'Unione Nazionale Consumatori. Si tratta di un vero e proprio manifesto dei diritti e dei doveri del consumatore e delle società che offrono servizi di car sharing, a cui seguirà una guida disponibile da settembre sulle app dei principali operatori. «Lo sviluppo dei servizi di condivisione — afferma Massimiliano Dona, presidente dell'Unione Nazionale consumatori — rappresenta una straordinaria opportunità per rendere più efficiente la mobilità urbana e dare un contributo anche al benessere ambientale delle grandi città».

IL FENOMENO CONDIVISIONE SI ESPANDE E CONTRIBUISCE A MIGLIORARE LA CULTURA DELLA MOBILITÀ. SALE IL NUMERO DI ISCRITTI E VETTURE. MILANO E ROMA CAPOFILA DEL TREND SONO 30MILA GLI ITALIANI CHE HANNO RINUNCIATO ALLA PROPRIETÀ DEL MEZZO



Peso:47%

Il diesel è sotto attacco ma in Italia piace ancora giù nel resto d'Europa

Veronica Ulivieri

Milano

Mentre prosegue il dibattito sul suo impatto ambientale, in Italia continua la fortuna del diesel, che si conferma l'alimentazione preferita non solo dai privati, ma anche dalle aziende per le proprie flotte. Nel 2017, infatti, il 57% delle auto immatricolate nel nostro Paese è stato diesel, contro la media europea del 44%. A livello comunitario, dove nel 2015 il dato era ancora al 51%, si è osservata una forte diminuzione anche come conseguenza del Dieselpgate; in Italia c'è stato addirittura un aumento del 2% in due anni. Agli attuali livelli europei si arriverà solo dopo il 2025 secondo le stime fatte dal centro studi Fleet&Mobility per Aniasa, l'associazione di Confindustria che rappresenta gli operatori del noleggio.

Secondo l'ultimo rapporto annuale di Aniasa, nelle flotte aziendali europee l'alimentazione a gasolio aveva una quota di mercato del 56% nel 2017, in forte diminuzione rispetto all'anno precedente (meno 8%). Le riduzioni maggiori si sono osservate in Belgio, Germania e Regno Unito, mentre in Italia le scelte

della clientela business sul diesel sono tuttora molto elevate. Basta dare uno sguardo alle immatricolazioni di nuovi veicoli nel canale flotte aziendali per avere idea del peso differente del gasolio nei vari Paesi. In Germania siamo al 64,5% (contro il 74% del 2010), in Spagna al 74% (nel 2010 era l'86,5%), nel Regno Unito la quota si è ridotta al 50,5% rispetto al 63%, in favore anche delle auto alimentate a benzina (passate dal 36% al 44% in sette anni). Tra i Paesi che più hanno detto addio al gasolio nelle flotte aziendali c'è la Francia, che contava il 91% di auto diesel nel 2010, dato adesso sceso a meno del 77%. Una proporzione vicina a quella italiana, dove la porzione di auto diesel tra le vetture aziendali è pari al 75%, ma frutto di una diminuzione di appena 3 punti percentuali rispetto a sette anni prima. Il nostro Paese, insomma, partiva avvantaggiato, ma il Dieselpgate ha avuto un effetto minimo.

Nel lungo periodo la riduzione del diesel potrà essere compensata dalla crescita delle auto ibride ed elettriche, anche per effetto delle politiche pubbliche: «Francia e Gran Bretagna hanno annunciato di vietare la

vendita di auto a benzina e diesel entro il 2040. Anche la Norvegia, dove il 40% delle vetture di nuova immatricolazione è elettrico o ibrido, ha intenzione di raggiungere questo obiettivo nel 2025, esattamente come l'Olanda. Senza dimenticare la Cina, un mercato da 28 milioni di veicoli, che sta valutando entro quando completare la transizione verso l'elettrico», sintetizza il report Aniasa. Al momento, le ibride in Italia rappresentano il 3% delle flotte, con punte che in Europa arrivano anche al 7% del Belgio, mentre vanno più lentamente le e-car: nel nostro Paese sono lo 0,3%, contro il 4% dei Paesi Bassi.

Oggi gli ambientalisti puntano il dito contro il gasolio ed auspicano una rapida virata verso l'elettrico, mentre l'industria evidenzia le emissioni più ridotte degli Euro5 ed Euro6 rispetto ai veicoli più anziani. Nel frattempo, il deferimento dell'Italia alla Corte di giustizia europea per la sua cattiva qualità dell'aria ha fatto emergere ancora una volta le debolezze del nostro Paese sul fronte della mobilità, a partire dall'assenza di politiche incisive, la mancanza di un'offerta di trasporto pubblico sempre ade-

guata e la carenza di infrastrutture per la mobilità elettrica. Pesa la conformazione geografica che in molte aree favorisce il ristagno degli inquinanti, e in qualche misura anche l'anzianità del parco auto italiano: l'età media è di 10,7 anni, in linea con la media europea, ma superiore ai maggiori Paesi comunitari, esclusa la Spagna. Un'auto più nuova è anche meno inquinante, e su questo fronte Aniasa evidenzia il contributo positivo del noleggio: «La flotta, sia breve che lungo termine, è composta per l'87% da vetture Euro6, con una minoranza residua che risponde alla normativa Euro5. Al contrario, il parco auto italiano ha un 10% di vetture, circa 3,8 milioni, antecedenti alle normative Euro».

NEL 2017 ALIMENTATE A GASOLIO IL 57% DELLE NUOVE IMMATRICOLATE NEL NOSTRO PAESE, CONTRO LA MEDIA COMUNITARIA DEL 44%. LE RIDUZIONI MAGGIORI IN BELGIO, GERMANIA E REGNO UNITO

75%

DIESEL NELLE FLOTTE

La porzione di auto diesel tra le vetture aziendali in Italia è pari al 75%, frutto di una diminuzione di appena 3 punti percentuali rispetto a sette anni prima. Il nostro Paese partiva avvantaggiato, ma il Dieselpgate ha avuto un effetto minimo nello spingere la riduzione.

Le auto alimentate con motore diesel sono nel mirino a causa delle emissioni che vengono ritenute inquinanti



IMMATRICOLAZIONI NLT PER ALIMENTAZIONE

Variazioni % 2017-2016

IBRIDE	+61,7
GPL	+56,2
ELETTRICHE	+49,2
GASOLIO	+12,2
BENZINA	+11,3
METANO	-16,1
TOTALE	+13,3

Fonte: Aniasa

S. DI NIZZO



Peso:40%

CAR SHARING IL PREFERITO DA 1,3 MILIONI DI ITALIANI

Elena Polidori

Car sharing, forse una moda, di sicuro un successo. Il veicolo condiviso, da prendersi in affitto solo il tempo che serve, è in crescita costante in tutto il mondo. Ben 4,5 milioni di clienti già oggi in Europa, 26 milioni di utenti globali di qui a due anni. Circa 1,3 milioni in Italia nel 2017, più 21% rispetto all'anno prima, e oltre 7 milioni di noleggi. Secondo uno studio Aniasa, l'associazione confindustriale che rappresenta i servizi di mobilità, l'amante del veicolo condiviso, ormai uno su quattro, è un under 40,

prevalentemente maschio, ed è favorevole a un uso veloce del mezzo: affitta in media per 37 minuti e 7 chilometri di percorrenza. Poi bye bye macchina, senza altri pensieri. Un segno dei tempi, un cambio di passo. Forse anche una delle grandi trasformazioni della società post industriale con il passaggio dal consumo del bene di proprietà al suo solo utilizzo. Perché è *sharing* la parola chiave. In Gran Bretagna e Francia, per esempio, oltre all'affitto volante della macchina è diffuso il cosiddetto *ride sharing*, un noleggio condiviso di vettura con il conducente, come fosse un taxi. Un modello, quello del "pool", gestito anche da Uber che piace agli utenti americani e che è dato in crescita del 18% su questo mercato nei prossimi dodici mesi. Negli Usa tra l'altro, dal 2013 al 2017 il *car sharing* classico ha subito un calo del 20%. La Germania

invece è come l'Italia: i due paesi rappresentano il 60% di tutti gli utenti Ue e sono tra i più fidelizzati, secondo una ricerca Alix Partner. Disponibili, economiche, d'aiuto per il traffico e l'ambiente, utili anche per rimodernare il parco auto in circolazione: un business. Gruppi come Car2go e DriveNow, di Daimler e Bmw, hanno già unito le forze per condividere i servizi. Per ora i veicoli in car sharing, 7.679 secondo l'Osservatorio nazionale sulla share mobility, restano concentrati nelle grandi città, Milano in testa.



Peso:9%