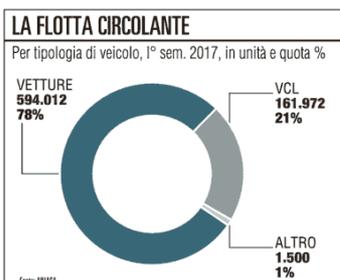


rapporti flotte aziendali

I NUMERI DEL NOLEGGIO LUNGO TERMINE			
FATTURATO IN MILIONI DI EURO			
FATTURATO (incluso prelease e usato)	1° sem. 2017	1° sem. 2016	Var. %
	3.535	3.108	14%
FLOTTA CIRCOLANTE VEICOLI			
TOTALE VEICOLI	giu. 2017	dic. 2016	
	757.484	674.117	12%
TOTALE VEICOLI	giu. 2017	giu. 2016	
	757.484	648.971	17%



400

MILIONI DI EURO

Il noleggio a lungo termine, che rappresenta quasi i cinque sestimi del giro d'affari dell'intero settore, ha fatto registrare un balzo del fatturato del 14% salendo a 3,5 miliardi di euro. Il miglioramento in valori assoluti è dunque nell'ordine dei 400 milioni. La crescita del parco macchine è andata di pari passo.

LE VETTURE PIÙ USATE	
Noleggio a lungo termine per segmento, 1° sem. 2017	
SEGMENTO A (city car)	24.442
SEGMENTO B (utilitarie)	35.060
SEGMENTO C (medie)	54.159
SEGMENTO D (medie superiori)	32.603
SEGMENTO E (superiori)	4.212
SEGMENTO F (alto di gamma)	203

Il noleggio brilla, ma arriva la stretta fiscale

IL 2017 STA PER CHIUDERSI CON L'ENNESIMO RECORD MA PER GLI OPERATORI NON C'È MOLTO DA FESTEggiARE: NELLA LEGGE DI BILANCIO LE AUTOMOBILI SONO STATE ESCLUSE DALL'ELENCO DEI BENI STRUMENTALI CHE POSSONO USUFRUIRE DEL SUPERAMMORTAMENTO

Vito de Ceglia

Milano

Il 2017 sta per chiudersi con l'ennesimo record per l'autonoleggio ma per gli operatori del settore non c'è molto da festeggiare. Nella bozza della legge di Bilancio le automobili sono state escluse dall'elenco dei beni strumentali che possono usufruire del superammortamento, che l'anno prossimo scenderà dal 140% al 130%. Viene così meno uno dei più importanti driver che hanno sostenuto la crescita negli ultimi due anni. «Le autovetture sono state escluse perché il governo sostiene che l'intero comparto automobilistico è in salute e non ha quindi bisogno di sostegni — fa il punto della situazione Andrea Cardinali, presidente di Aniasa, l'associazione degli operatori dell'autonoleggio — Questo ragionamento è però miope per il semplice fatto che il settore va bene anche grazie al superammortamento. L'esecutivo sbaglia anche quando giustifica la propria decisione adducendo la mancanza di coperture per l'incentivo fiscale: il superammortamento non ha bisogno di coperture perché ha già mostrato di fare addirittura crescere il gettito fiscale. Si tratta quindi di una misura che favorisce sia il mercato sia

l'Erario e non c'è quindi motivo per cancellarla». Il presidente di Aniasa fa infatti notare come il minor gettito fiscale da parte delle aziende che effettuano investimenti in beni strumentali usufruendo del superammortamento è più che compensato da altre entrate, a partire dal gettito Iva.

Cardinali spiega poi che non è solo il settore dell'autonoleggio ad essere preoccupato delle novità contenute nella bozza della legge di Bilancio ma tutta la filiera dell'industria automobilistica: «Stiamo lavorando di concerto con tutti gli altri operatori del settore auto per scongiurare una decisione che potrebbe costare decine di migliaia di immatricolazioni in meno nel 2018».

Per il mercato ci sarebbe inoltre un duplice effetto negativo: molte aziende si apprestano a sfruttare l'ultima finestra del 2017 per ampliare il proprio parco macchine usufruendo del superammortamento: la normativa consente infatti di beneficiare dell'incentivo con un ordinativo emesso entro il 31 dicembre, un anticipo del 20% sull'importo di fattura e una consegna entro il 30 giugno 2018. Questa logica, seppur giustificata dalla scadenza dell'incentivo, non corrisponde però a una corretta gestione del business. «Senza il superammortamento e con una flotta sovradimensionata in seguito agli acquisti, almeno nella prima parte dell'anno, il 2018 inizierà senza dubbio in salita per il mercato».

Il governo, tra l'altro, non ha al momento neanche voluto accogliere la richiesta avanzata da Aniasa di inserire il car sharing nel bonus mobilità (250 euro):

«Peccato che il car sharing sia a tutti gli effetti un servizio di trasporto pubblico. E, se l'esecutivo deciderà di mettere la fiducia sulla legge, non ci sarà neanche la possibilità di farlo passare come emendamento».

«Nonostante queste preoccupazioni, non ci facciamo la testa — prosegue Cardinali — La ripresa economica del Paese sta finalmente iniziando a farsi sentire e il settore dell'autonoleggio si appresta a chiudere un anno da incorciare». Nel 2016 è stata superata per la prima volta la soglia dei 6 miliardi di euro di fatturato e questo valore è destinato a crescere ulteriormente nel 2017, addirittura a doppia cifra. Nei primi sei mesi dell'anno, infatti, il noleggio a lungo termine, che rappresenta quasi i cinque sestimi del giro d'affari dell'intero settore, ha fatto registrare un balzo del fatturato del 14% salendo a 3,5 miliardi di euro. Il miglioramento in valori assoluti è dunque nell'ordine dei 400 milioni. La crescita del parco macchine è andata di pari passo con questo trend: al 30 giugno il totale dei veicoli destinati al noleggio a lungo termine era di 757.000 unità, il 12% in più rispetto a dodici mesi prima.

Nella seconda parte dell'an-



Peso: 78%

no, di cui non sono ancora disponibili i dati sul giro d'affari, la crescita potrebbe aver fatto addirittura meglio. Almeno questo è quello che si evince dai dati sulle immatricolazioni: da gennaio a ottobre il settore dell'autonoleggio ha raggiunto le 382.000 immatricolazioni, superando così abbondantemente le 366.000 dell'intero 2016 e facendo registrare un +17,8% rispetto allo stesso periodo del 2016. Questo dato potrebbe ovviamente migliorare ancora di molto nel caso in cui il superammortamento non venga effettivamente rinnovato e le aziende sfruttino la finestra che resta aperta fino al 31 dicembre. Da gennaio a ottobre a trainare la corsa è stato il noleggio a breve termine (+19,9% a 154.715), seguito comunque a breve distanza dal lungo termine (+16,4% a

228.242 unità).

L'autonoleggio sta trascinando l'intero mercato dell'automobile nel suo complesso che cresce sì ma non agli stessi ritmi (+8,6%). Oggi più di un'auto su cinque venduta in Italia (22,5%) viene immatricolata da una società di autonoleggio, un valore in crescita rispetto al 20,7% di dodici mesi prima.

Continua a crescere il car sharing che si sta affermando soprattutto nelle grandi città, a partire da Milano, e aumenta il numero delle aziende che decidono di far ricorso al noleggio a lungo termine invece che puntare su un parco macchine di proprietà. Questa logica, dettata da un'analisi dei costi — il più delle volte noleggiare costa meno che possedere — si sta lentamente facendo largo anche fra i privati. Per parte loro le società dell'autonoleggio stanno mettendo a punto offerte

sempre più tagliate sulle loro esigenze. «Abbiamo sempre le maniche rimboccate e non ci tiriamo indietro di fronte alle sfide — conclude Cardinali — Anche quando ci troviamo sulla strada degli ostacoli di cui non si capisce la ratio».

6

MILIARDI DI EURO

Il settore dell'autonoleggio si appresta a chiudere l'anno con un altro record. Nel 2016 era stata superata per la prima volta la soglia dei 6 miliardi di euro di fatturato, ma nel 2017 si prevede una crescita a doppia cifra.



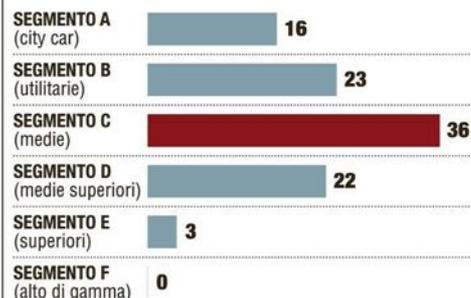
Nel 2016 è stata superata per la prima volta la soglia dei 6 miliardi di euro di fatturato del settore



L'analisi di **Andrea Cardinali**, presidente di Aniasa

IL TRAINO DELLE MEDIE

% di immatricolazioni NLT per segmento, 1° sem. 2017



Fonte: ANIASA



Peso: 78%

[IL CASO]

Deducibilità Iva, gli italiani danneggiati rispetto all'Europa

Non c'è solo il superammortamento sul tavolo delle richieste avanzate da parte di Aniasa al governo. C'è anche l'annosa questione della deducibilità Iva che rappresenta un'oggettiva penalizzazione dell'autonoleggio italiano rispetto alla concorrenza di altri Paesi europei. Una direttiva europea impone infatti che l'imposta sul valore aggiunto possa essere

detratta al 100% ma ormai da molti anni il nostro Paese ottiene ripetutamente una deroga da Bruxelles, fissandola al 40%. Non avviene così

negli altri principali mercati del Vecchio Continente (Germania, Francia, Spagna e Gran

Bretagna) dove, in linea con il dettato Ue, la deducibilità dell'imposta sul valore aggiunto è piena. Lo stesso discorso vale poi per detraibilità dei costi, che da noi è stata fissata al 20%, mentre in Francia, Spagna e Germania è al 100%. Prendendo ad esempio un'auto aziendale da 30mila euro, il sostegno fiscale complessivo in Germania e Spagna è pari al 100% del costo sostenuto, ovvero i 30mila euro spesi per acquistare il veicolo;

in Francia e Regno Unito si scende all'80%, ovvero 24mila euro per l'esempio in oggetto, mentre in Italia è fermo al 19% (5.700 euro). A questo risultato si è giunti soprattutto in seguito alle misure prese dal governo Monti a partire dal 2011 e in particolar modo alla cosiddetta legge Fornero. (m.fr.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 12%

Permuta e restituzione, così ti corteggio i privati

LE SOCIETÀ DI NOLEGGIO A LUNGO TERMINE SI STANNO LANCIANDO A CAPOFITTO SULLA CLIENTELA PRIVATA CERCANDO DI INCENTIVARE L'USO LEGANDOLO A POSSIBILITÀ DI ACQUISTO

Milano

Più dei numeri assoluti, conta la tendenza. Le società di noleggio a lungo termine si stanno lanciando a capofitto sulla clientela privata, nella convinzione che a medio termine questa fetta di mercato possa riservare buone soddisfazioni. Le basi ci sono: per un numero crescente di persone (soprattutto tra i giovani) la proprietà del mezzo non è più una necessità, ma conta soprattutto poterlo avere a disposizione quando serve. E magari anche scegliere modelli differenti in base alle necessità del momento. Inoltre, anche se la ripresa economica si va consolidando, i budget di spesa restano contenuti, per cui si valuta con interesse la possibilità di optare per costi variabili al posto del tradizionale fisso.

«L'accesso ai servizi di noleggio a lungo termine da parte dei privati, è ancora marginale, ma in progressivo sviluppo: nell'ultimo triennio i contratti sono quadruplicati, raggiungendo quota 20mila - racconta Pietro Teofilatto, direttore noleggio a lungo termine di Aniasa - Per risultare *appealing* anche a questo target molto variegato, le società di noleggio si sono via via adoperate strutturando meglio la flessibilità della propria offerta, garantendo un'ampia possibilità di operare modifiche contrattuali (durata, km, servizi aggiuntivi) e la personalizzazione dei servizi di noleggio sulla base delle specifiche neces-

sità del cliente».

Dopo aver svolto una serie di test e affrontato alcune criticità (in primis quelle riguardanti la correttezza dei pagamenti), molte aziende di long term hanno cominciato a offrire i servizi anche a questo segmento, tradizionalmente legato al concetto di proprietà. «Sono quindi state promosse misure di incentivazione, anche con la possibilità di permuta e valorizzazione del veicolo, e conseguente riduzione dei canoni mensili», aggiunge l'esperto. Che ricorda come i veicoli più utilizzati da questa fetta di clientela siano le city car e le utilitarie con percorrenza media sui 10mila chilometri all'anno.

Una spinta importante alla crescita del mercato arriva dagli operatori, che negli ultimi tempi hanno ampliato il bouquet di offerte per provare a intercettare questo segmento di clientela. Come Leasys, che propone Fiat 500 e Fiat 500X con la formula "Be Free", che prevede un importo mensile fisso per tutta la durata del contratto (48 mesi e 60mila km), comprensivo di assicurazione, bollo, assistenza stradale e la possibilità di gestire tutti i servizi legati all'auto via app. Se cambiano le esigenze di mobilità, è possibile restituire l'auto dopo il primo anno senza penali. "Be Free Pro" è, invece, la soluzione sempre per i privati con partita Iva: comprende una gamma più ampia di modelli dei marchi Fiat, Alfa Romeo e Jeep, per un periodo di 48 mesi e un chilometraggio di 100mila km.

Ald punta su Ricaricar, offerta *pay per use*: si può scegliere la macchina e poi, di mese in mese, acquistare online una ricarica in base ai soli chilometri che si vogliono percorrere. Non c'è dun-

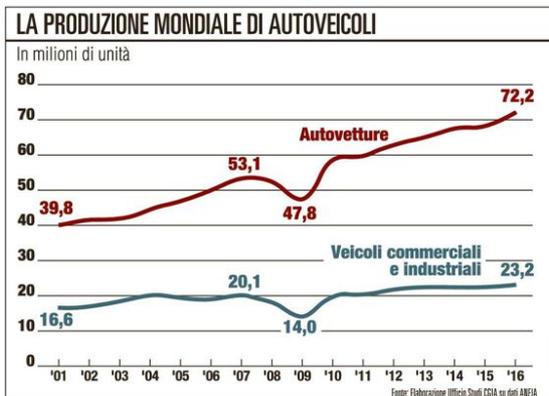
que un canone fisso, soluzione che spesso spaventava la clientela privata. Per altro, si è optato anche per la semplificazione in fase di attivazione, che richiede pochi click sulla piattaforma The-Hurry.com.

Nei piani di Car Server, il b2c rappresenterà nel 2020 circa il 30% della sua flotta circolante. Oltre all'apertura dei primi due Store in Italia, riservati all'autonoleggio (uno a Reggio Emilia e l'altro a Milanofiori), se ne aggiungerà un terzo a Roma. Inoltre l'azienda ha siglato una convenzione con il Banco Bpm e un accordo a tre con Credito Valtellinese e Alba Leasing, in virtù dei quali i partner finanziari fungeranno da segnalatori di opportunità. Dunque i gestori di flotte si aprono alla collaborazione con player di altri settori per aumentare la loro presa sul mercato.

Arval Italia ha messo a punto un prodotto di noleggio specifico per il mercato dei privati, che sarà presentato ufficialmente sul mercato agli inizi del prossimo anno. In attesa di dettagli, dalla società fanno sapere che l'offerta non riguarderà solo il prodotto del noleggio a lungo termine, ma anche una serie di servizi legati al mondo della mobilità. (l.d.o.)



I veicoli più utilizzati da questa fetta di clientela sono le city car e le utilitarie con percorrenza media sui 10mila chilometri all'anno. E il mercato sembra apprezzare



Chiavi elettroniche e diagnostica, il ladro d'auto è digitale

CALANO I FURTI DELLE VETTURE, MA DIVENTA SEMPRE PIÙ DIFFICILE IL RECUPERO A CAUSA ANCHE DI SISTEMI SOFISTICATI

Milano

Calano i furti di autoveicoli, ma diventa sempre più difficile il recupero. È lo scenario che sta caratterizzando il segmento dei furti relativi agli autoveicoli. Secondo lo studio "L'evoluzione dei furti d'auto", realizzato da LoJack (società attiva nel rilevamento e recupero di beni rubati), tra il 2007 e il 2010 i veicoli sottratti ai legittimi proprietari e di cui si sono perse le tracce ammontano a quota 669.795. Quindi più della metà dei furti perpetrati, vale a dire 1,26 milioni.

A questo proposito va detto che negli ultimi anni è diventato sempre più difficile portar via l'auto ai legittimi proprietari — si è passati dai 166.215 furti del 2007 ai 108.090 dello scorso anno —, grazie alla crescente sicurezza dei dispositivi di protezione. Di pari passo, però, il business dei furti diventa

sempre più organizzato e al passo con i tempi e, grazie al supporto delle nuove tecnologie, riesce a colpire in maniera mirata ed efficace: se il recupero non avviene entro le prime 36 ore dalla sottrazione, le possibilità di rinvenire la vettura si riducono drasticamente.

Alle rudimentali tecniche "hardware based", utilizzate in passato per rubare veicoli (rottura del finestrino, forzatura della serratura di una delle portiere o del bagagliaio, furto delle chiavi in ristoranti e appartamenti), si sono via via affiancate modalità criminali che utilizzano soluzioni digitali. Si tratta di un trend più evidente in mercati automotive maturi, ma in forte diffusione anche nel nostro Paese, dove in alcune aree arriva a incidere sul 20% dei furti d'auto.

È il caso dei sistemi di ri-programmazione della chiave, che, attraverso la connessione alle porte obd (diagnostica a bordo) del veicolo, consentono al ladro di ottenere una nuova chiave in meno di un minuto e in alcuni casi anche in

meno di 15 secondi. Senza contare i device, utilizzati per mettere fuori uso gli anti-furto satellitari. L'organizzazione delle bande criminali finisce per coinvolgere diverse figure operative sul campo: il ladro che commette il furto, il proprietario del 'rifugio' in cui l'auto spesso viene poi lasciata a decantare per 24-36 ore, l'autista che in alcuni casi trasporta la vettura oltre confine, le centrali di smontaggio in cui il veicolo viene rapidamente cannibalizzato, il broker che raccoglie le richieste e quindi provvede a piazzare sul mercato i pezzi rubati.

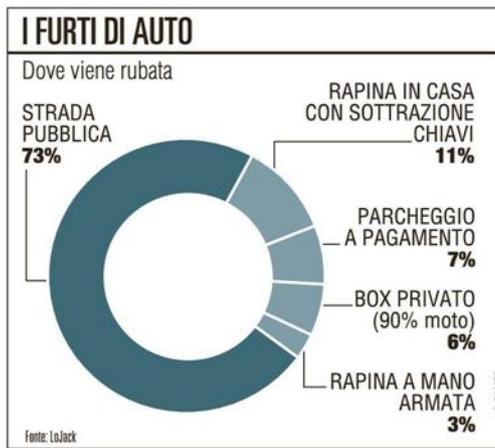
Il risultato è che il tasso di recupero negli ultimi dieci anni è passato dal 53% al 44%. Complici, segnalano gli autori del report, le difficoltà incontrate dalle Forze dell'Ordine (da anni alle prese con continui tagli dei fondi a disposizione) nelle attività di contrasto del business internazionale dei furti e nel crescente interesse delle associazioni a delinquere ramificate in tutto il Continente. Va ricordato che per questa redditizia attività per cui l'Italia costituisce una

delle maggiori fonti di approvvigionamento a livello europeo di vetture e pezzi di ricambio da trasportare all'estero.

LoJack segnala boom un boom dei furti parziali di oggetti presenti nell'abitacolo o di componenti: al primo posto vi sono i navigatori satellitari, seguiti da pneumatici, attuatori della frizione (smart), volanti multifunzione, fari a led e batterie di vetture ibride.

«Il settore del noleggio veicoli rappresenta oggi il principale bacino cui attingono le organizzazioni criminali — conferma Giuseppe Benincasa, segretario generale di Aniasa — Il furto dell'auto genera per gli operatori del settore come conseguenza immediata la perdita del valore del veicolo, il successivo mancato fatturato dovuto all'impossibilità di noleggiarlo (fino a che non viene sostituito) e costi di gestione per le pratiche amministrative e burocratiche». (L.d.o.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 37%

Più contratti, una spinta anche dall'e-commerce

DOPO I DATI POSITIVI DEL 2015 E DEL 2016, ANCHE NEL PRIMO SEMESTRE 2017 CONTINUA LA CRESCITA A DUE CIFRE DELLE IMMATRICOLAZIONI E DEI FATTURATI

Milano

Non si ferma la corsa del noleggio a lungo termine. Dopo i dati positivi del 2015 e del 2016, anche nel primo semestre 2017 continua la crescita a due cifre delle immatricolazioni e dei fatturati. Rispetto alle prime, sia due anni fa che l'anno scorso si era registrato un +18%, a cui segue una crescita del 16% nei primi sei mesi del 2017 in confronto allo stesso periodo del 2016. Bene anche il fatturato, che oltrepassa 3,5 miliardi rispetto ai 3,1 del primo semestre 2016, con un aumento del 14%.

Un dato che succede a un 2016 da ricordare per il balzo di mezzo miliardo di euro: «Nei tre anni precedenti il settore era cresciuto di 400 milioni, passando dai 3,9 miliardi del 2012 ai 4,3 del 2015. In termini percentuali, il 2016 ha registrato un +12%, laddove dal 2012 al 2015 l'apprezzamento era stato in totale del +10%», si legge nell'ultimo rapporto annuale di **Aniasa**, l'associazione confindustriale dell'autonoleggio, che parla di «un nuovo ciclo di sviluppo».

Segno che il settore è in grado di innovarsi e adattare la propria offerta a una domanda in mutamento. Lo dimostrano i cambiamenti nella composizione delle flotte, sia per quanto riguarda le tipologie di veicoli, sia la loro alimentazione. Sempre secondo gli ultimi dati **Aniasa**, infatti, nel primo semestre 2017 continua la crescita delle vetture medie, che con il 23% in più di immatricolazioni rispetto al primo semestre 2016 rappresentano oggi un terzo delle flotte. Un aumento spinto da una parte «da una politica di pricing molto competitiva messa in campo dagli operatori», e dall'altra dall'affacciarsi di una nuova clientela: «L'attuale fase di sviluppo è senz'altro guidata dalle flotte piccole e dai professionisti con partita Iva».

Anche sul fronte dell'alimentazione, continuano i timidi segnali di evoluzione. Se infatti la grande maggioranza delle nuove auto è ancora a benzina (74%) e gasolio (21%), si amplia la quota di quelle con alimentazioni alternative, soprattutto in favore dei veicoli ibridi (+167%) e a Gpl (+92%), a fronte invece di un vero e proprio crollo delle immatricolazioni di mezzi elettrici (-57%) e a metano (-23%).

Per quanto riguarda le case automobilistiche, prosegue la crescita di Fiat (+39%),

di gran lunga il brand più presente nelle flotte con la Panda che rimane la vettura più scelta (da sola, rappresenta l'8% dei nuovi veicoli noleggiati a lungo termine). Aumentano anche i mezzi immatricolati Ford (+27%) e Nissan (+47%), mentre tra i marchi più gettonati perde terreno Peugeot (-20%), che vede scendere la sua quota di mercato dal 5,5% a sotto il 4%.

Cosa aspettarsi per i prossimi mesi? Già nel rapporto 2016, **Aniasa** individuava altri due grandi serbatoi potenziali di domanda che potrebbero contribuire alla crescita del noleggio a lungo termine: i privati con codice fiscale, su cui già sussistono migliaia di contratti, ed i veicoli commerciali leggeri, spinti anche dallo sviluppo dell'e-commerce. (**v.ul.**)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I dati forniti da Aniasa confermano la crescita costante del noleggio



AUTO, LE IMMATRICOLAZIONI DI OTTOBRE 2017

Per tipo di alimentazione	
DIESEL	88.706
BENZINA	50.189
GPL	10.900
IBRIDE	6.636
Benzina + elettrico	6.600
Diesel + elettrico	36
METANO	3.184
ELETRICHE	220

Fonte: UNRAE-Ministero dei Trasporti

Come mostrano le tabelle, la quota di veicoli elettrici è ancora sotto lo 0,3%

IL BOOM DI IBRIDE ED ELETTRICHE

Variazioni % ottobre 2017-'16	
DIESEL	+0,9
BENZINA	+8,1
GPL	+30,9
IBRIDE	+90,1
Benzina + elettrico	+90,1
Diesel + elettrico	+89,5
METANO	+0,9
ELETRICHE	+50,7

Fonte: UNRAE-Ministero dei Trasporti



Peso: 35%

Il car sharing tocca quota un milione c'è l'effetto Milano

Vito de Ceglia

Milano

Per il car sharing il 2016 è stato un anno di crescita sia per il business che per il numero di operatori presenti sul mercato, con l'ingresso di player di fatto non presenti nel 2015. Secondo i dati di Aniasa, il car sharing ha superato il tetto di un milione di iscritti (+60-70% sul 2015), di cui poco più della metà sono costituiti da utenti realmente attivi con almeno 1 noleggio effettuato nella seconda metà dell'anno.

È questo un dato da non sottovalutare, perché testimonia come ci siano ancora molti fruitori che si avvicinano al car sharing, anche senza sfruttarne ancora pienamente le potenzialità. Utilizzatori saltuari, quindi, che si servono dell'auto condivisa in modo occasionale. Nel frattempo, gli utenti realmente attivi sono cresciuti del 50% rispetto al 2015 e hanno generato circa 6.270.000 noleggi nelle città censite, registrando un aumento del 35% "a perimetro costante": ovvero, senza i nuovi operatori attivi dal 2016.

Dal punto di vista territoriale, Milano e Roma si confermano, anche per caratteristiche strutturali, città d'elezione dell'auto condivisa. Le due metropoli rappresentano infatti circa l'80% del business complessivo, seguita da Torino e Firenze. I dati di

crescita delle due città metropolitane non mostrano scostamenti significativi rispetto all'andamento del settore nel suo complesso. Per quanto riguarda il profilo di utilizzo, la durata media del noleggio è passata dai 27 minuti del 2015 ai 32 minuti medi del 2016.

Altro aspetto significativo, collegato al forte aumento degli utenti, è invece il decremento che si registra nel numero di noleggi medi per ogni utente attivo: dai 13 noleggi medi/annui del 2015 si è scesi agli 11 noleggi del 2016, dato che evidenzia il diverso tasso di crescita degli utenti rispetto ai noleggi complessivi. È lecito pensare che, in un periodo di boom del fenomeno car sharing, una parte di utenti (ragionevolmente i più assidui) faccia ricorso a più servizi per aumentare la possibilità di trovare una vettura nel momento e nel luogo desiderati.

D'altronde, la crescita dell'offerta di car sharing è aumentata nell'ultimo anno. In particolare, a Milano: la città con il maggior numero di aziende di car sharing in Europa, che ha visto poco più di un anno fa l'esordio della prima flotta italiana di auto in mobilità condivisa targata Bmw: la casa bavarese, insieme al colosso dell'autonoleggio Sixt, ha lanciato il servizio DriveNow che consente ormai da un anno ai milanesi di noleggiare teste di serie della gamma Bmw e Mini,

a costi che vanno da 31 a 34 centesimi al minuto.

«Innanzitutto, non siamo follower di altre società di car sharing visto che offriamo un servizio premium. Nasciamo per il mondo B2C, ma ora stiamo entrando anche in quello B2B dedicato alle aziende. Abbiamo lanciato anche un servizio di welfare: ovvero, all'account aziendale uniamo quello privato consentendo ai dipendenti di utilizzare la vettura per trasferimenti personali», esordisce Andrea Levano, managing director di DriveNow Italia, società che ad oggi possiede 85mila utenti registrati e 500 auto in dotazione, di cui una ventina sono modelli Bmw3 Elettrizzati. «I nostri clienti tipo sono in buona parte professionisti, con un'età che oscilla tra i 20 e i 40 anni e una scolarizzazione medio-alta».

Anche UbeeQ, la mobility startup che fa parte del gruppo Europcar, è arrivata in Italia da poco tempo, aprile per l'esattezza, acquisendo i servizi di car sharing di GuidaMi, storica azienda milanese di car sharing prima di Atm e poi di Aci. UbeeQ è un operatore con oltre 150 autovetture e con 100 parcheggi dedicati in tutta la città, 20mila utenti registrati con 2500 prenotazioni al mese e una media di 6-7 ore a viaggio. In più, è l'unico operatore che permette di uscire dai confini urbani o di noleggiare un'auto per più giorni

beneficiando di tariffe multi giornata.

«Ci distinguiamo dagli altri operatori anche perché siamo gli unici che diamo un servizio di car sharing a postazione fissa nella città di Milano — spiega Nadia Sillano, managing director di UbeeQ in Italia — Questo significa che l'auto va presa e posteggiata nell'apposito parcheggio. Numerosi i benefici per gli utenti: a partire dalla possibilità di prenotare una vettura con largo anticipo e assicurarsi la tipologia di auto di cui si ha bisogno, dalla city car alla familiare fino al furgone cargo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli utenti realmente attivi sono cresciuti del 50% rispetto al 2015 e hanno generato circa 6.270.000 noleggi

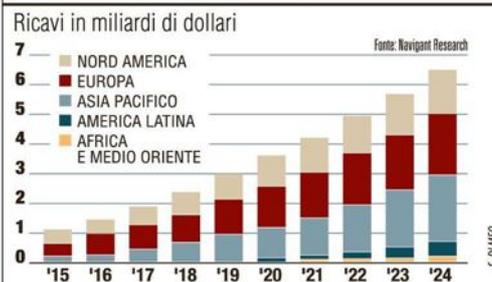
IL CAPOLUOGO LOMBARDO PRIMO IN EUROPA PER NUMERO DI AZIENDE MENTRE AUMENTANO I FRUITORI L'ESPERIENZA DI SOCIETÀ E STARTUP CHE HANNO DECISO DI INVESTIRE IN UN SETTORE IN PIENA ESPANSIONE GRANDI INVESTIMENTI IN ARRIVO PER ADEGUARE I SISTEMI TECNOLOGICI ALLE NUOVE ESIGENZE



Peso: 40%



IL CAR SHARING NEL MONDO



Peso: 40%