

L'analisi

Noleggino, non è l'anno d'oro ma tiene Privati e car sharing salvano i bilanci

MARCO FROJO, MILANO

Il settore non brilla a causa delle difficoltà dell'economia italiana a cui si vanno aggiungere ostacoli di carattere normativo. Tuttavia i segnali positivi ci sono e vanno rafforzati

Molto probabilmente il 2019 non sarà un anno da ricordare per l'autonoleggio. A fare un primo, parziale bilancio dell'anno in corso è Massimiliano Archiapatti, presidente dell'associazione di categoria Aniasa, secondo il quale sul settore si stanno ripercuotendo le difficoltà dell'economia italiana, a cui si vanno aggiungere ostacoli di carattere normativo.

TURISMO IN CALO

«Per quel che riguarda il noleggino a breve termine non abbiamo ancora dati ufficiali perché il terzo trimestre, all'interno del quale è compresa l'importantissima stagione estiva, non è ancora chiuso – spiega Archiapatti – Ma il quadro che emerge dalle prime indicazioni è quello di un andamento sostanzialmente in linea con quello del turismo che, per la prima volta dopo cinque anni, sta accusando un calo del giro d'affari».

Per quel che riguarda invece il lungo termine va registrato un crescente clima di incertezza da parte delle aziende, preoccupate per le prospettive non proprio rosee della congiuntura: «Questo, nella maggior parte dei casi, si traduce nella scelta di prorogare il contratto piuttosto che nel rinnovarlo, ammodernando la flotta» aggiunge il numero uno dell'associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

Le immatricolazioni, che continuano a crescere, non devono trarre in inganno, perché sono il risultato di fattori che poco hanno a che fare con il business dell'autonoleggio. Molte case automobilistiche hanno un alto stock di invenduto, che viene messo su strada grazie al bassissimo costo del denaro garantito dalla politica monetaria della Banca Centrale Europea. Questo si traduce in un deciso aumento dell'offerta che ha come conseguenza quella di far scendere i prezzi per il cliente finale.

In un contesto dove, dopo molti anni di sereno, è apparsa qualche nuvola, non mancano comunque le note positive. Il noleggino a lungo termine per i privati continua a crescere a tassi significativi e addirittura superiori alle attese degli stessi operatori. L'idea di affittare un'auto invece che comprarla si sta diffondendo fra i consumatori e le case di autonoleggio stanno assecondando questo trend con proposte senza più convenienti e tagliate sulle esigenze del cliente. Un fenomeno analogo è rappresentato dalla continua crescita del car sharing che, nelle grandi città e in determinate fasce della popolazione (in particolare modo fra i più giovani), sta riscuotendo un grande successo.

OSTACOLI NORMATIVI

Il boom di questa tipologia di mobilità incontra però ostacoli di carattere normativo o, per essere più precisi, soffre per la mancanza di una legge nazionale che ne regoli il funzionamento. Il Codice della strada, ormai vecchio di un quarto di secolo, non contempla il fenomeno del car sharing per il semplice fatto che allora non esisteva e le continue e pressanti richieste di aggiornarlo non hanno finora ottenuto risposta.

L'arrivo sul mercato di numerose soluzioni per una mobilità più

sostenibile rispetto a quella del recente passato – si va dagli scooter e bici elettrici fino ai monopattini – rendono però non più rinviabile una revisione della normativa. «Il fatto che molti Comuni si siano mossi con regole locali rende estremamente difficile avviare un business su scala nazionale – ragiona Archiapatti – C'è la forte necessità di una legge che valga su tutto il territorio italiano e quella legge è senza dubbio il Codice della strada. Al nuovo governo, al quale ora possiamo solo augurare buon lavoro visto che si è appena insediato, chiediamo di mettere mano al Codice».

LE MULTE

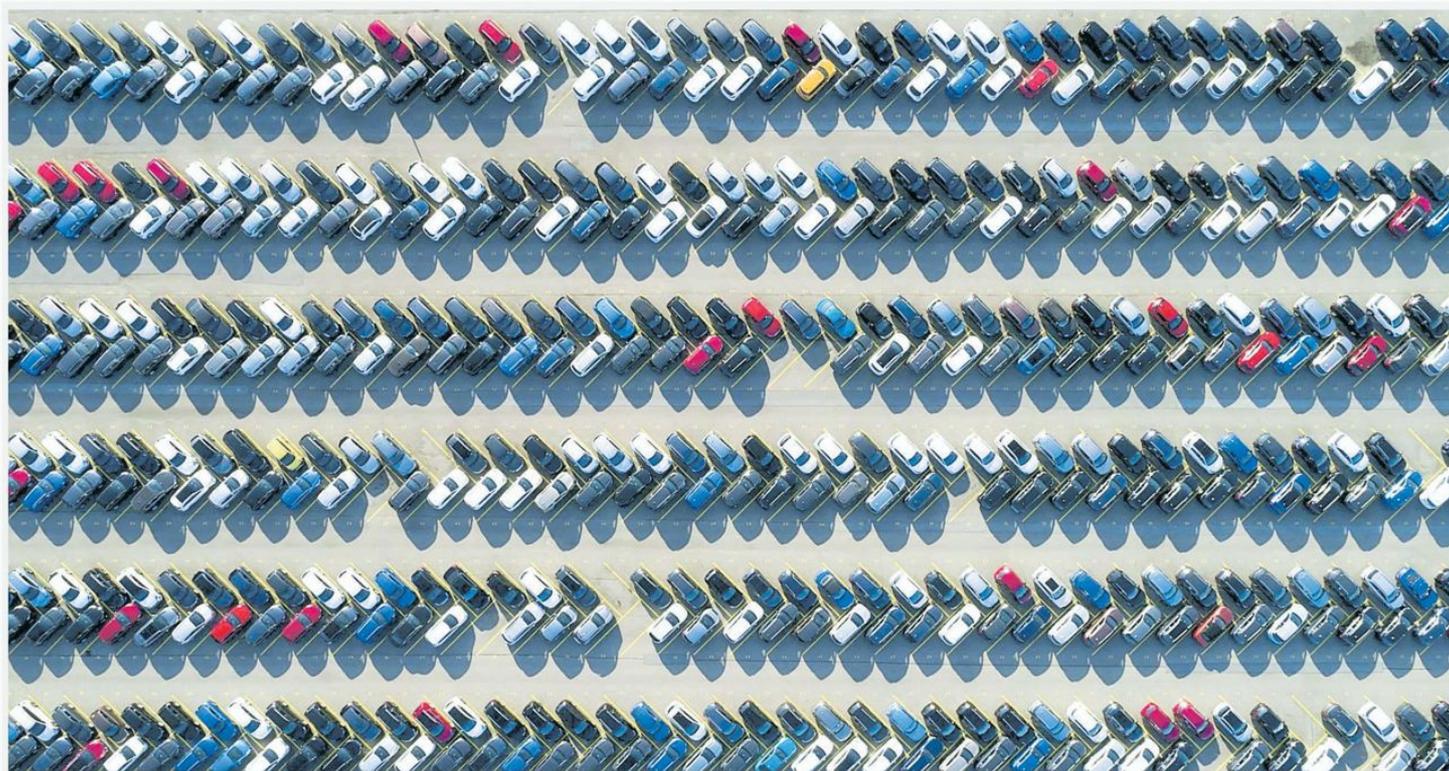
L'altro tema su cui Aniasa chiede al governo di intervenire è quello delle multe: recentemente il consolidato orientamento della Corte di Cassazione, che prevede la responsabilità solidale tra il cliente e l'effettivo autore della violazione, è stato incrinato da alcune decisioni che porterebbero tale responsabilità anche in capo all'azienda di autonoleggio, con evidenti ricadute negative sia sul versante della sicurezza sulle strade che sullo sviluppo del business.

«Uno scenario paradossale che non ha pari nel resto d'Europa. Su tema di così ampia rilevanza pubblica, il contenzioso non può essere ricondotto a situazioni di contabilità degli enti locali, ponendo il rischio di fortissime negative ricadute sulla sicurezza della circolazione – conclude il presidente di Aniasa – È fondamentale rafforzare il senso di responsabilità



Peso: 73%

del locatario o del conducente e, quindi, innalzare il livello di sicurezza stradale generale».



Il personaggio



Massimiliano Archiapatti
presidente di Aniasa, l'associazione
che rappresenta il settore dei
servizi di mobilità

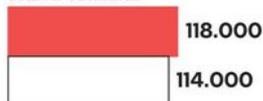
I numeri



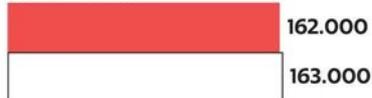
**LE IMMATRICOLAZIONI
DEL NOLEGGIO IN ITALIA**

■ 1° SEM. 2019 □ 1° SEM. 2018

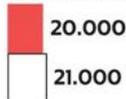
BREVE TERMINE



LUNGO TERMINE



ALTRI NOLEGGI (RETI-CASE)



Fonte: ANIASA



Peso: 73%

Il bilancio

E gli stranieri in viaggio amano i Suv

LUIGI DELL'OLIO, MILANO

Oltre 20mila persone ogni giorno, soprattutto nei luoghi di villeggiatura, negli aeroporti e nelle città d'arte, si sono recate ai desk delle società per affittare una macchina. Migliora la comunicazione, cresce il segmento alto

Il mercato ha tenuto, nonostante tutto. L'estate del noleggio a breve termine va in archivio con una sostanziale stabilità rispetto all'anno scorso e la cosa non era scontata a considerare il contesto economico nel quale è maturata. «Secondo le nostre stime l'estate si chiude con circa 2 milioni di turisti utenti del noleggio a breve termine – spiega Giuseppe Benincasa, segretario generale di Aniasa – Oltre 20mila persone ogni giorno, soprattutto nelle località turistiche, presso gli aeroporti e le città d'arte, si sono recate ai desk delle società del rent-a-car per ritirare un'auto». Questo, ricorda l'esperto, nonostante il calo del flusso turistico nella Penisola. Al di là dei numeri, Benincasa sottolinea «un calo deciso delle contestazioni da parte degli utenti, a cominciare dalle cattive sorprese tariffarie, in passato frequenti ad esempio tra gli utenti che sottoscrivevano il contratto tramite broker. Segno che sul tema è stata fatta una buona comunicazione». Il riferimento è alle iniziative promosse dalla stessa associazione per aiutare i consumatori a effettuare scelte e tenere comportamenti tali da ridurre al minimo i rischi di extracosti.

IL NETWORK

Raffaella Tavazza, vice president di Locauto, archivia l'estate come una stagione positiva, sottolineando il focus dell'azienda «nell'intercettare le richieste in arrivo dall'attrattiva turistica del nostro Paese attraverso investimenti volti allo sviluppo del network (inaugurazione del cinquantesimo ufficio di noleggio) e al rinnovo costante della

flotta». Le scorse settimane sono inoltre state l'occasione per lanciare, primi in Italia, Bau the way il nuovo servizio dedicato ai clienti che amano viaggiare con il proprio amico a quattro zampe: «Un servizio che garantisce al cliente di viaggiare senza pensieri, evitando sorprese al termine del noleggio (costi extra per la pulizia) e ricevere in omaggio un kit contenente tutti gli accessori necessari per far viaggiare il proprio cane in totale sicurezza e nel pieno rispetto della normativa vigente».

CRESCERE LA FASCIA PREMIUM

Massimiliano Archiapatti, amministratore delegato di Hertz Italia, spiega che la flotta Premium è stata la più scelta nei mesi caldi. «La categoria dei Suv si è confermata la più amata ed è risultata stabile la domanda di Station Wagon di medie e grandi. Tra le piazze turistiche, bene soprattutto la Sardegna e la Sicilia, Venezia, Firenze e Napoli». Mentre, quanto ai trend emergenti nel settore, il manager indica «una forte attenzione dei clienti al livello di servizio e alla possibilità di scegliere già alla prenotazione», a dimostrazione di una domanda che evolve in direzione di aspettative crescenti, e la «durata dei noleggi mediamente più breve rispetto al passato», con buona parte della domanda concentrata nel range cinque-dieci giorni.

Stefano Gargiulo, managing director Europcar Mobility Group Italy, conferma la crescente domanda di vetture Top di Gamma e spiega: «Abbiamo registrato consistenti flussi in arrivo dagli Stati Uniti» che da sempre è il più grande mercato al mondo per il noleg-

gio auto e per la mobilità. Con il risultato che i turisti in arrivo nella Penisola hanno già dimestichezza con questo servizio. Il gruppo, che ha in portfolio i brand Europcar per il breve termine, Goldcar per il low cost e Ubeeqo per il car sharing, ha di recente acquisito Fox Rent A Car, uno dei principali player indipendenti del settore del noleggio auto proprio negli Usa.

LA SFIDA DEI MARGINI

Vincenzo Brasiello, ceo e fondatore di B-Rent, segnala che la stagione estiva è andata in archivio con un bilancio positivo. Quanto alle nuove tendenze spiega: «Assistiamo da un paio di anni a una decisa compressione dei margini dovuta alla crescente concorrenza, alla quale stiamo rispondendo attraverso una presenza più capillare sul territorio nazionale, alcuni accordi con tour operator internazionali (di recente abbiamo chiuso partnership con operatori cinesi e brasiliani) e una maggiore penetrazione sulla clientela leisure in arrivo dall'estero e in quella business nazionale, che spesso si sposta a bordo dei treni ad alta velocità».

1 La categoria dei Suv si è confermata la più amata ed è risultata stabile la domanda di Station Wagon



Peso: 55%

Sezione: ANIASA

Inumeri



**L'ANDAMENTO
DEL NOLEGGIO A BREVE TERMINE**

VARIAZIONI 1° SEM. 2019-1° SEM. 2018

-0,2% FATTURATO

GIORNI DI NOLEGGIO | **0**

-2,3% NUMERO DI NOLEGGI

DURATA MEDIA
PER NOLEGGIO
(GIORNI) **+2,3%**

PREZZO
PER NOLEGGIO **+2,2%**

-0,2% PREZZO
PER GIORNO

Fonte: ANIASA



Peso: 55%

Il trend

Lungo termine, il più amato con i pacchetti “all inclusive”

MILANO

Secondo i dati di Aniasa è la soluzione più gradita grazie al prezzo predeterminato. Si risparmia il 15 per cento sull'auto di proprietà

Gli italiani amano sempre meno l'auto di proprietà: sono oltre 40 mila quelli che fino ad oggi hanno scelto il noleggio a lungo termine (Nlt), con un costo fisso e predeterminato. A fine anno, il numero raggiungerà quota 50.000. La stima arriva da Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, la quale sottolinea come questo trend sia in crescita da oltre 5 anni

I dati confermano che il Nlt rappresenta in questo momento una soluzione che risponde a pieno alle richieste degli automobilisti (anche senza partita IVA) che percorrono tra 10 e i 25.000 km annui. In caso di percorrenze inferiori, Aniasa osserva invece che gli italiani valutano altre soluzioni di mobilità condivisa: in città, ad esempio, il car sharing rappresenta una valida alternativa, così come il noleggio a breve termine per gli spostamenti nei fine settimana.

«Costo fisso e pacchetti 'all inclusive' stanno determinando il

successo della formula – evidenzia Massimiliano Archiapatti, presidente Aniasa – A parità di modello e di percorrenza stimiamo una convenienza media del 15% rispetto alla proprietà, senza contare altri vantaggi, come non immobilizzare l'intero capitale per l'acquisto o il tempo risparmiato per la 'burocrazia dell'auto' (bollo, assicurazione, manutenzione, eventuali multe o incidenti). E si evitano complicazioni e illusioni collegate alla vendita dell'usato».

La trasparenza è senza dubbio uno dei fattori chiave che ha permesso la crescita di questo trend: visitando i siti dei diversi operatori del settore, è infatti possibile ottenere un preventivo chiaro sulla vettura che si vuole prendere a noleggio e sui servizi di interesse. Per una city-car si possono spendere circa 240 euro al mese, Iva compresa, per una monovolume siamo sui 300. Bisogna comunque considerare la possibilità di un piccolo anticipo, valutare bene percorrenza media e durata dei contratti (generalmente da 36 a 48 mesi) e i servizi richiesti.

Secondo uno studio condotto dall'associazione, con la società di consulenza Bain&Company, il cliente-tipo privato del Nlt è uomo (52%), mediamente più giovane, più informato e benestante rispetto a quanti scelgono la proprietà; un utente più “green”, pronto anche all'alimentazione elettrica. Si noleggia principalmente per motivi di lavoro o di pendolarismo, per sostituire la seconda auto in famiglia.

Aniasa riporta inoltre quali sono gli altri principali elementi che hanno accelerato lo sviluppo del Nlt tra i privati: il maggiore interes-

se delle società di noleggio di estendere i servizi come alternativa all'acquisto anche ai privati (nonostante non godano di agevolazioni fiscali); il sempre maggior impegno delle società di Nlt a rendere chiare e semplici le condizioni contrattuali relative ai servizi offerti/disponibili; la flessibilità nei confronti del cliente privato in particolare in relazione alla durata ed al chilometraggio, la tipologia di vettura, i servizi offerti o a richiesta anche durante la vigenza del contratto; la presenza su siti di configuratori utili per ottenere dal cliente prime indicazioni in relazione alle esigenze specifiche (alimentazione, chilometri).

E ancora: l'interesse del privato non più prevalentemente a city car e utilitarie, ma anche a vetture di segmento C e D, specialmente con alimentazione a gasolio; la possibilità di non prevedere anticipo di somme a inizio noleggio ovvero di modulare l'anticipo; la tendenza a non prevedere penali o eccessive penali per chiusura anticipata del contratto; la possibilità di prendere in locazione autovetture usate (ri-noleggio) con minori costi di canone; la maggiore chiarezza per i cosiddetti danni da fine contratto (predisposizione di guida on line con esempi).

Inoltre, emerge con sempre maggiore evidenza che le case automobilistiche ed i concessionari più avveduti, dopo iniziali perplessità o anche orientamenti negativi, stanno procedendo a costituire o rafforzare organismi interni per offrire Nlt specificatamente ai privati. – v.d.c.



Peso:42%

Sezione: ANIASA



Peso:42%

La tendenza

Furti, metà li risolve il chip

VITO DE CEGLIA, MILANO

In cinque regioni avviene il 90 per cento dei colpi: Campania, Puglia, Sicilia, Lazio e Lombardia. Ma l'installazione delle nuove tecnologie consente il recupero di gran parte delle vetture entro 48 ore

I furti auto tornano a crescere in Italia. A confermarlo sono i primi dati elaborati dal ministero dei Trasporti i quali riportano, che dopo 5 anni di costante calo, nel 2018 sono stati 105.239 i veicoli sottratti, +5,2% rispetto ai 99.987 registrati nel 2017. Un'inversione di tendenza preoccupante, aggravata anche dalla percentuale di auto rubate ritrovate, ferma al 40%, (era il 44% nel 2016 e addirittura il 53% del 2007). Lo scorso anno, infatti, di oltre 64.000 vetture si sono perse le tracce.

Il fenomeno risulta dilagante, in particolare negli ultimi 4 anni, tra i veicoli in noleggio a breve termine: in un anno sono stati rubati quasi 1.600 veicoli contro i 1.173 del 2017 (+36%), più di 4 ogni giorno. Oltre ad un danno di immagine per il Paese, il danno economico supera i 10 milioni di euro per gli operatori del settore contro i 7,8 del 2017, per un incremento del 32% in soli 12 mesi.

REGIONI A RISCHIO

Alcune regioni, secondo i dati di Aniasa, risultano più a rischio di altre. Su

tutte Campania, Puglia, Sicilia, Lazio e Lombardia dove avvengono il 90% degli episodi. All'interno di questi territori strategici per l'offerta turistica del nostro Paese, l'associazione avverte che i grandi operatori multinazionali e nazionali del noleggio a breve termine stanno da tempo effettuando valutazioni sulla effettiva redditività della permanenza. Il problema è che in queste regioni l'allarme resta alto, nonostante le società di autonoleggio negli ultimi anni siano corse ai ripari proteggendo la propria flotta con dispositivi hi-tech per poter continuare a garantire servizi di mobilità ad aziende e turisti sull'intero territorio nazionale.

Aniasa sottolinea che il furto del veicolo ha come immediata conseguenza, non solo la perdita economica pari al valore del bene sottratto, ma anche il mancato ricavo derivante dall'impossibilità di noleggiarlo almeno fino a quando il mezzo rubato non viene rimpiazzato in flotta, oltre alla generazione di costi e alla perdita di tempo dovuta alle necessarie pratiche amministrative e burocratiche necessarie. Numeri alla mano, la "buona notizia", usando un eufemismo, arriva dalla decisa crescita del tasso di recupero dei veicoli rubati, passato dal 46% del 2017 al 49% del 2018 (la media automotive nazionale è del 43%), ma che solo 6 anni fa era fermo al 18%. Grazie agli investimenti sulle dotazioni telematiche a bordo dei veicoli (satellitari e radio-frequenza), oggi gran parte dei recuperi avviene nelle 48 ore successive al furto, trascorse le quali le possibilità di rientrare in possesso del bene si riducono "al lumicino".

«In controtendenza rispetto al trend generale dei furti a livello nazionale, da anni in costante calo, il settore del noleggio veicoli rappresenta oggi il principale bacino cui attingono le



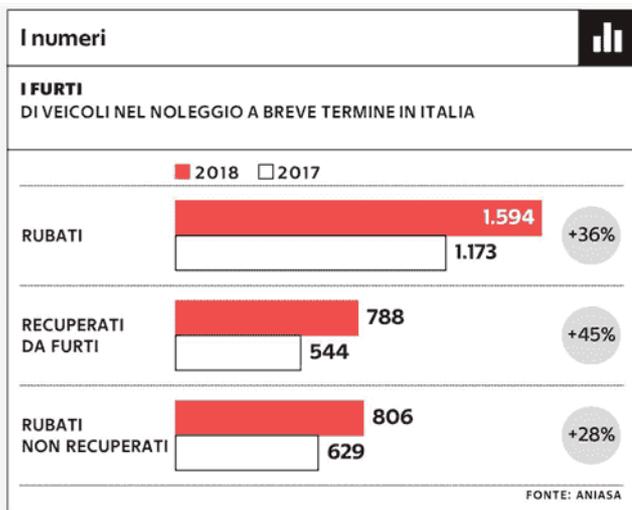
Peso: 53%

organizzazioni criminali – dichiara Giuseppe Benincasa, segretario generale di Aniasa –, le quali negli ultimi anni hanno visto crescere l'interesse per il redditizio business. Un fenomeno che beneficia di un'evidente difficoltà di contrasto da parte delle istituzioni centrali e locali e che riserva, purtroppo, al nostro Paese la maglia nera a livello europeo. Questa criticità si aggiunge alle difficoltà già vissute dagli operatori del rent-a-car a causa dei ricavi per giorno in ulteriore forte diminuzione e delle recenti previsioni di contrazione dei flussi turistici diretti verso il nostro Paese».

PERICOLI ESTIVI

In particolare, l'attività criminale cresce nel periodo estivo, riporta LoJack, società che da oltre 10 anni in Italia opera a supporto delle Forze dell'Ordine per contrastare questa piaga ed è leader nel rilevamento e recupero di auto rubate (oltre 2.500 veicoli recuperati ogni anno grazie alla tecnologia unica in radiofrequenza e a un team di esperti sul campo). «Il business dei furti è tornato a crescere ed è in continua evoluzione e oggi trova interpreti criminali sempre più raffinati e tecnologici – spiega Maurizio Iperiti, ad LoJack Italia – Per evitare di restare vittima di un crimine ancor più

sgradevole nel periodo estivo e delle vacanze, è necessario prestare massima attenzione mentre si è alla guida, quando si lascia anche per pochi minuti la propria vettura e soprattutto difendersi in maniera adeguata, garantendo un intervento rapido ed efficace dopo l'eventuale sottrazione»..



1 Il furto del veicolo ha come conseguenza anche il mancato ricavo del noleggio



Peso: 53%

Il caso

Il conto del Dieselgate fa più ricca la benzina

ANDREA FROLLÀ, ROMA

Non c'è stato il boom dell'elettrico dopo il calo delle immatricolazioni di veicoli a gasolio che ha invece favorito il ritorno all'alimentazione

tradizionale

Sono ormai passati quattro anni e una manciata di giorni dallo scoppio del Dieselgate ma gli effetti dello scandalo che nel 2015 ha travolto Volkswagen ancora si sentono sul mercato, seppur in misura minore rispetto alle previsioni avventate dei mesi successivi. L'imminente abbandono del diesel paventato dalle istituzioni e da alcune case automobilistiche non si è mai verificato, così come non c'è traccia dell'altrettanto paventato boom dell'auto elettrica. E finora è stata la sempreverde benzina ad accogliere la stragrande maggioranza dei delusi dal gasolio.

L'andamento delle immatricolazioni dei veicoli alimentati a gasolio registrate negli ultimi anni in Europa non lascia campo a chissà quali interpretazioni. La scoperta

delle emissioni falsificate ha rappresentato senza dubbio un trauma e la sensibilità crescente per il tema della sostenibilità ambientale ha fatto il resto, anche se da qui a parlare di canto del cigno del diesel ce ne passa. Secondo le rilevazioni più recenti dell'associazione nazionale industria dell'autoleggio e servizi automobilistici (Aniasa), nei primi sette Paesi europei (Germania, Regno Unito, Francia, Italia, Olanda, Spagna e Belgio) la quota dei veicoli diesel sul totale delle immatricolazioni totali è scesa dal 50 al 36% tra il 2016 e il 2018, con i cali percentuali maggiori registrati in Spagna, Belgio e UK.

LA RIVINCITA DELLA BENZINA

L'Italia è invece il Paese che insieme all'Olanda ha archiviato il biennio passato con la riduzione minore, appena sei punti percentuali. C'è però una differenza di tutto rispetto: mentre nei Paesi Bassi la quota mercato del gasolio è storicamente bassa (19% nel 2016, 13% lo scorso anno), in Italia il diesel è ancora il re incontrastato del mercato (51% del mercato contro il 35% della benzina, dato più elevato fra tutti i Paesi presi in esame). Insomma, nel nostro Paese la scia del Dieselgate è stata meno intensa che altrove e a quanto pare lo scorso anno gli italiani non hanno trovato delle alternative così convincenti.

LE INFRASTRUTTURE

Il dato certo è che quei pochi che ne hanno trovata una hanno optato per l'alimentazione a benzina e non per l'elettrico. «Questo spostamento netto a vantaggio della benzina è dovuto innanzitutto ai costi di acquisto inferiori. C'è poi il tema della carenza di infrastrutture elettriche: le rilevazioni di metà 2019 contano in Italia 5.500 prese di ricarica omologate e disponibili ma, per quanto le installazioni stiano procedendo a ritmi sostenuti, prima di arrivare alle 28mila della Germania o alle 20mila dell'Inghilterra ci vorrà tempo», osserva Pietro Teofilatto, direttore sezione noleggio a lungo termine di Aniasa.

Lo stesso trend di virata dal diesel alla benzina sta interessando anche il mondo del noleggio, che per sua natura sconta qualche difficoltà in più nella transizione da un'alimentazione all'altra. Ciò nonostante, la tendenza è in questo caso ancora più marcata. Nei primi otto mesi dell'anno in corso, rileva Aniasa, le immatricolazioni di auto a gasolio per il noleggio sono calate dell'11,5%, attestandosi a una quota mercato del 59%. Quelle a benzina sono invece aumentate del 10,2% (un terzo delle immatricolazioni totali). Da segnalare anche il punto percentuale conquistato dal segmento ibrido (4,4%), mentre metano ed elettrico non sono andate oltre un timido aumento dello 0,1%.

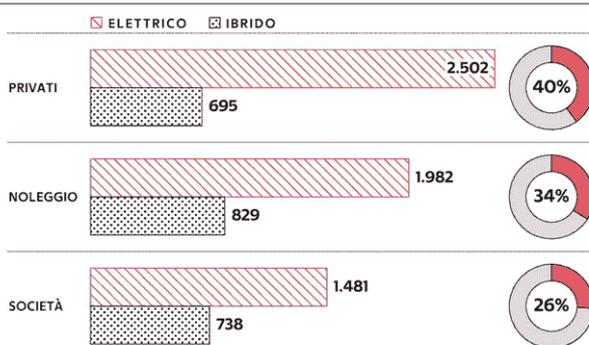
Focus

LA DISCESA PIÙ RECENTE

Nei primi otto mesi dell'anno in corso, rileva Aniasa, le immatricolazioni di auto a gasolio per il noleggio sono calate dell'11,5%, attestandosi a una quota mercato del 59%. Quelle a benzina sono invece aumentate del 10,2% (un terzo delle immatricolazioni totali). Da segnalare anche il punto percentuale conquistato dal segmento ibrido (4,4%).

Inumeri

L'ANDAMENTO DELL'ECOBONUS
ACQUISTO DI VEICOLI CON INCENTIVO NEL PRIMO SEMESTRE 2019



FONTE: ELABORAZIONI ANIASA SU DATI UNRAE E MINISTERO DEI TRASPORTI



Peso: 40%

Il settore

Mobilità condivisa, manca lo sprint

SIBILLA DI PALMA, MILANO

Gli operatori chiedono norme armonizzate, ricariche e isole dedicate per trainare lo sviluppo del comparto

L'armonizzazione della cornice legislativa a livello nazionale, la creazione di isole della mobilità, l'omologazione della segnaletica stradale. Sono i principali temi ancora da affrontare secondo gli operatori del settore per permettere al car sharing di raggiungere il pieno sviluppo. Secondo l'ultimo rapporto condotto dall'Aniasa (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici) il 2018 è stato caratterizzato da luci e ombre dopo anni di forte sviluppo per il comparto.

I PUNTI CRITICI

I risultati dell'indagine parlano di un numero di iscritti che ha sfiorato la quota record di 1,8 milioni. Sono inoltre aumentati il numero di noleggi (cresciuti di circa il 27% rispetto al 2017) e la distanza media percorsa (da 6,6 a 6,8 km). È sceso invece di oltre il 20% il numero degli utenti che ha effettuato almeno un noleggio negli ultimi sei mesi. Un dato, evidenzia il rapporto, che va letto come un segnale di stabilizzazione del business su una base solida di clienti che fanno ricorso sistematico a questo servizio. Per Alberto Valecchi, responsabile della sezione car sharing di Aniasa, «l'interesse verso questa forma di mobilità resta ancora elevato». Andrebbero però affrontati alcuni nodi. «Il car

sharing tutt'oggi non è disciplinato da alcuna disposizione legislativa a livello nazionale – sottolinea – Questo fa sì che venga gestito secondo regolamentazioni differenti a seconda della città». Per fare un esempio, «una vettura in car sharing a Milano non può accedere in zona a traffico limitato, mentre a Roma sì. Ecco perché riteniamo che sia necessario sviluppare un quadro normativo omogeneo a livello nazionale». Omologazione che secondo Valecchi andrebbe attuata anche sul fronte della segnaletica stradale (sia orizzontale che verticale) per evitare confusione negli utenti e quindi eventuali multe. Strategica per il settore, aggiunge, è poi la creazione di «isole della mobilità, aree dedicate da realizzare in corrispondenza di nodi strategici a livello del trasporto pubblico locale dove parcheggiare l'auto in car sharing e potersi avvalere di metro, autobus e treni».

IL RUOLO DELLE PA

Giuseppe Macchia, responsabile del servizio di car sharing Enjoy (che conta una flotta composta da 2.500 vetture operative nelle città di Milano, Roma, Torino, Firenze e Bologna) evidenzia il ruolo fondamentale giocato dalle pubbliche amministrazioni che dovrebbero «implementare politiche mirate attra-

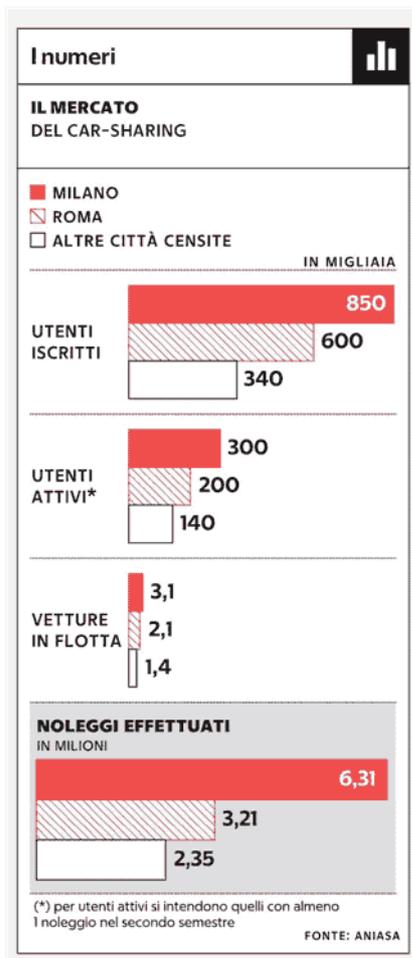
verso una nuova disciplina degli accessi nei centri storici, dotare le città di infrastrutture dedicate (in primis i parcheggi) e diffondere la cultura della sicurezza a bordo supportando gli operatori che investono in tal senso». Sulla stessa linea anche Emiliano Niccolai, amministratore delegato di Share'n Go, operatore italiano la cui flotta si compone di circa 2mila auto elettriche dislocate tra Milano, Roma, Firenze e Modena. «Riteniamo che le pubbliche amministrazioni debbano offrire maggiore supporto in termini di parcheggio e, nel nostro caso, di infrastrutture di ricarica. Andrebbero inoltre previsti degli incentivi di carattere economico per favorire una maggior diffusione del car sharing. Un esempio – conclude – potrebbe riguardare la detassazione per l'acquisto di pacchetti di mobilità condivisa».



Peso: 49%

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.

070-1118-080



1 Un ruolo fondamentale è giocato dalle pubbliche amministrazioni con le politiche mirate



1



Peso: 49%

Il sistema

Usato, incentivi da cambiare vanno sostenuti gli alternativi

Q Quando si tratta di valutare l'acquisto di un'auto con alimentazione alternativa ai grandi classici, vale a dire diesel e benzina, i manager delle flotte aziendali e del noleggio non sono certo gli unici a farsi i conti in tasca. Ne sanno qualcosa i consumatori che di fronte ai costi di acquisto dei veicoli nuovi spesso tentennano, rinviando indirettamente lo svecchiamento complessivo del parco circolante del Paese. Un circolo vizioso che le politiche di incentivi messe in campo finora non sono riuscite a spezzare.

Emblematico è il caso del tandem ecobonus-ecomalus, il sistema di incentivo e disincentivo per l'acquisto di vetture a ridotto impatto ambientale operativo dallo scorso marzo. Nel primo semestre di operatività della misura, calcola l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici (Aniasa), sono state 8.227 le unità immatricolate con incentivo di cui circa 5.900 elettriche e oltre 2.250 ibride. A farla da padroni i privati con quasi 3.200 veicoli (39% del totale), seguiti da noleggio (2.811) e società (2.219). «Non è stato un grande successo ma il risultato era già evidente dalle premesse, in particolare dagli stanziamenti ridotti. Forse sarebbe più utile so-

stenere il mercato dell'usato, spingendo soprattutto il passaggio a uno standard di emissioni superiore», sostiene Pietro Teofilatto, direttore sezione noleggio a lungo termine di Aniasa.

Ad esempio, per sostenere il ricambio del parco circolante si potrebbe favorire la vendita delle migliaia di veicoli aziendali immesse ogni anno sul mercato dell'usato, magari studiando una forma di incentivo ad hoc: «Le flotte aziendali riforniscono il mercato dell'usato immettendo ogni anno 250mila veicoli che vantano un'anzianità massima di 36 mesi, un mantenimento perfetto, pedigree trasparenti e alimentazioni Euro6. Incentivare l'acquisto di queste auto usate potrebbe essere un'opzione interessante per favorire lo svecchiamento del parco auto nazionale. Oppure si potrebbe aumentare la detraibilità dell'Iva per l'auto aziendale con bassi livelli di emissioni». Tutte ipotesi che potrebbero trasformarsi in soluzioni concrete nei prossimi mesi: «La legge ha indicato la possibilità di rivedere l'agevolazione – ricorda il direttore sezione noleggio a lungo termine di Aniasa – Quindi non è escluso che in futuro possa cambiare qualcosa». – **a.fr.**



Peso: 17%