

Noleggino auto: le multe saranno pagate da chi guida

Con un emendamento previsto dal DL Infrastrutture, le multe relative all'utilizzo di auto in car-sharing saranno pagate dai clienti e non più dalle società di noleggio

Tra i temi più scottanti nel mondo delle quattro ruote bisogna sicuramente ricordare quello delle **infrazioni** commesse da coloro che **noleggiano un'automobile** tramite le **aziende di car-sharing**. Ad oggi, infatti, la normativa prevede che le multe contestate arrivino alle imprese per poi essere girate al conducente che era stato colto in flagrante: il problema, tuttavia, si presenta quando quest'ultimo si rifiuta di **saldare il conto**, che dovrà essere quindi necessariamente pagato dalle aziende di noleggio.

Una situazione sicuramente poco piacevole, che tra l'altro si è inasprita negli ultimi venti mesi di pandemia, nei quali – come confermato dal **Presidente di ANIASA** – *“molte amministrazioni locali, per motivi legati ad una propria inefficienza burocratica, hanno notificato direttamente alle aziende di noleggio (già duramente provate dalla crisi) multe ed azioni esecutive massive, addirittura riguardanti gli ultimi 5 anni, senza chiedere preventivamente di conoscere i dati dell'effettivo trasgressore”*.

Fortunatamente a breve le cose cambieranno... in meglio ovviamente! Grazie a un emendamento promosso dal DL Infrastrutture, le **multe** notificate durante l'utilizzo di un'auto a noleggio dovranno essere **pagate direttamente da chi sta alla guida**, quindi dal **cliente** della società di car-sharing. Questo provvedimento, quindi, chiarisce definitivamente ogni dubbio a riguardo, secondo il quale si andrà a **“responsabilizzare i conducenti per le infrazioni al Codice della Strada commesse durante la durata del contratto. In tal modo si porrà fine a una pratica sbagliata e pericolosa che rende meno sicure le nostre strade e che produce gravi danni economici per un settore chiave per la mobilità del Paese”**.



In dieci anni la vecchia ammiraglia ha lasciato posto alle vetture medie



In base al Rapporto **Aniasa**, quattro auto su dieci in noleggio a lungo termine sono classificate di segmento C, ossia macchine come la Jeep Renegade o la Volkswagen T-Roc, ma pure la Golf o la Tipo. Rispetto a dieci anni fa sono aumentate di 11 punti, gli stessi persi dalle auto più importanti, un tempo definite ammiraglie, classificate nel segmento E. C'è stato uno scivolamento verso il basso, dal segmento E al D e dal D al C, favorito da alcuni fenomeni.

Alla base, la ricerca del risparmio seguita alle crisi degli anni scorsi. Poi certo, l'avvento dei SUV ha reso molto più agevole convincere chi prima girava con un'Audi A6 ad "accontentarsi" di una Volkswagen Tiguan, mentre proporgli una A4 avrebbe significato offrirgli una retrocessione tout court.

Tuttavia, per i segmenti E e D si parla ancora di vetture di una certa importanza, sebbene diverse nelle dimensioni. Il vero scoglio sarebbe stato spostare un manager dalla Passat alla Golf, per motivi oggettivi di spazio e non solo. Infatti, tra D e C spesso cambia la tipologia di vettura, molto più compatta, quasi sempre due volumi, somigliante a una cittadina. Senza i SUV, questo passaggio sarebbe stato molto più controverso e lento e avrebbe interessato volumi minori. Offrire al driver di una Passat di salire su una Renegade o una T-Roc ha senz'altro reso la medicina meno amara.

C'è anche da osservare come nei decenni le auto siano cresciute, nel senso che una Polo di oggi è grande quanto una Golf di trent'anni fa. Un fattore che certo ha contribuito, sebbene le differenze significative si riscontrino appunto su un arco temporale più lungo di un decennio. Piuttosto e più in generale, è stata superata la classificazione delle auto basata solo sulla

grandezza.

Nel secolo scorso, a parte le sportive, le macchine venivano definite dalle dimensioni a cui corrispondeva in certa misura anche la cilindrata. Cose ancora importanti, ma non più i soli parametri. I SUV, offrendo in sostanza uno spazio interno maggiore, hanno spostato l'attenzione sulla coolness del modello, a prescindere dalla dimensione.

L'altro fattore che ha spostato il mix del NLT è sicuramente l'allargamento del prodotto ai privati, con o senza partita IVA. Questi automobilisti, proprio perché più rappresentativi della società, concentrano le loro scelte sulla fascia media del mercato. Sempre dal Rapporto **Aniasa**, si apprende che ormai oltre il 15% delle auto in NLT è riconducibile a clienti privati, che dieci anni fa nemmeno consideravano l'opzione di noleggiare la macchina.

Se questa è la fotografia, quali sono le previsioni per i prossimi anni? Agitalab, un think tank, ha sondato recentemente un campione di addetti ai lavori, per chiedere quali fossero le proiezioni al 2023. Circa il NLT ai privati, l'indicazione è piuttosto netta. Uno su due stima che la loro quota sarà tra il 20 e il 30%, mentre uno su tre indica addirittura che supererà la soglia del 30%.

Sui segmenti, due terzi ritiene che le vetture di taglia C aumenteranno ancora un po', fino al 45%, mentre le grandi, segmento E, potrebbero aumentare il loro peso tra il 5 e il 10% per metà del campione. Verosimile, considerando il forte ricorso al NLT per la vendita delle ibride plug-in di fascia alta.

I broker accelerano con Pmi e clienti privati



In un contesto di mercato particolarmente impegnativo, con immatricolazioni in calo e la crisi dei microchip che lascia presagire ulteriori difficoltà, le società di noleggio a lungo termine fanno registrare performance che, sebbene in calo, evidenziano comunque percentuali di diminuzione minori rispetto a quelle dell'intero mercato automobilistico. In questa situazione i broker viaggiano in controtendenza rispetto al mercato automobilistico, come mette in evidenza Iacopo Chelazzi, presidente di Amina (Associazione Mediatori Italiani Noleggio Auto, ovvero l'associazione che raggruppa alcuni dei più importanti broker che operano nel nostro Paese): «Mediante il canale dei broker può vantare incrementi tra il 10 e il 20% rispetto al mercato automobilistico».

A questo, poi, si aggiungono alcuni fattori positivi che lasciano ben sperare per il futuro. «Anzitutto è particolarmente importante il cambio nella normativa sul Mobility Manager: oggi ci troviamo sempre più di fronte ad aziende che ci chiedono consulenza anche in questo campo e in questo modo possiamo aprire un ulteriore canale di confronto con i nostri clienti che si può tradurre in un'occasione di allargare il nostro business». E poi, non meno importante, la crescita molto intensa del pubblico di utenti privati che si avvicina al noleggio a lungo termine. «Sono sempre più numerose le richieste di informazioni sui servizi di noleggio a lungo termine che arrivano alle nostre aziende da privati. Si tratta di un segnale forte che testimonia il processo di cambiamento che sta avvenendo per ciò che riguarda l'approccio alla mobilità. Se in passato, anche molto recente, il noleggio a lungo termine era considerato quasi solo dalle grandi aziende, oggi invece i suoi vantaggi sono percepiti e valorizzati sempre di più anche dalle piccole e medie imprese e dai privati, attratti anche da canoni competitivi e da offerte commerciali finalizzate a fare breccia anche in questo segmento di utenza. Anche nella generazione di lead, processo fondamentale per le nostre attività, il peso dei contatti dei

privati è in crescita».

A confermare queste affermazioni arrivano anche i dati di **Aniasa**, dai quali emerge che nel 2020 sono stati circa 65.000 i privati che si sono affidati al noleggio a lungo termine e le proiezioni vedono certo il superamento di quota 80mila nel 2021. «Nel canale dei broker la crescita dei clienti privati è stata molto veloce, passando da circa il 5% sul totale nel 2019 ad aver attualmente superato la quota del 10 per cento».

Tra le motivazioni più forti che spingono i privati (e anche le aziende) a rivolgersi al noleggio a lungo termine vi sono i dubbi riguardo le prospettive future delle motorizzazioni oggi disponibili sul mercato. «La transizione ecologica in corso ha creato molta incertezza, per cui si preferisce delegare questo rischio ad operatori professionali che sono strutturati per sostenerlo anche nella fase di ricollocamento del veicolo a fine noleggio. L'approccio consulenziale che in questi anni i broker hanno messo a punto con la loro clientela tradizionale sta portando benefici anche nei rapporti con i privati». Si tratta quindi mettere a frutto l'approccio del B2B anche nel B2C, una sfida che i broker sono attrezzati per vincere, anche grazie all'attività formativa di Amina, che ha recentemente lanciato il primo corso per Mobility Consultant, riservato al personale delle aziende socie dell'associazione.

Fleet Motor Day: l'ottava edizione l'8 e 9 giugno 2022 | SAVE THE DATE

Ecco le date del Fleet Motor Day 2022: l'ottava edizione si terrà a primavera inoltrata, sempre tra Roma e Vallelunga.

Mercoledì 8 giugno e giovedì 9 giugno: queste le date del Fleet Motor Day 2022, ottava edizione dell'evento organizzato da Fleet Magazine, in collaborazione con l'Osservatorio Top Thousand e con il patrocinio di **Aniasa** e Unrae.



L'appuntamento è fissato, come ormai tradizione, tra Roma e l'Autodromo di Vallelunga.

Approfondisci: Auto con il contagocce e incentivi a singhiozzo, ecco cosa pensano i Costruttori

La manifestazione, che si svolge in due giorni (la serata di networking e la giornata sui circuiti dell'Autodromo) si proporrà una volta ancora come un momento di confronto tra tutti gli attori dell'automotive: **Fleet e Mobility Manager, Case auto, società di noleggio e aziende della filiera**, impegnate in questo complesso momento di **transizione energetica**.

Periodo reso ancor più complicato dalla **coda lunga del Covid** e dalla **crisi produttiva in atto**.

Si riparte dalla **settima edizione del Fleet Motor Day**, andata in scena a Roma e a Vallelunga gli scorsi 22 e 23 settembre, che è stata senza dubbio la più ricca nella storia della manifestazione.

Leggi anche: Ecco come i noleggiatori supportano l'elettrificazione delle le flotte aziendali

Ricca di contenuti e di spunti, con un focus particolare sulla Mobility Transformation, ma soprattutto di **anteprime auto** (25 in totale) e di presenze, visto che, nel pieno rispetto delle norme di sicurezza anti-Covid, in totale i partecipanti nelle due giornate sono stati **930**, tra cui **oltre 300 Fleet e Mobility Manager** (con un parco totale gestito di **123.087 veicoli**), e la presenza (record) di **38 brand automobilistici** (tra cui uno di micromobilità) e **23 aziende partner**.

FOLLOW US

Per rimanere sempre aggiornato seguici sul canale **Telegram** ufficiale e **Google News**. Iscriviti alla nostra **Newsletter** per non perderti le ultime novità di **Fleet Magazine**.

Mobility Manager: il corso di formazione organizzato da Fleet Magazine

Un corso di formazione per Mobility Manager, che si terrà dal 15 al 23 novembre: è la recente iniziativa della nostra testata, condotta in seguito alla sempre maggiore rilevanza che questa figura professionale sta assumendo all'interno delle aziende.

La **figura professionale del Mobility Manager** assume sempre maggiore rilevanza all'interno delle aziende, in particolar modo dopo l'ultimo Decreto attuativo. Ed è per questo che **Fleet Magazine** ha ideato e organizzato un **corso di formazione** dedicato proprio a chi desidera acquisire le competenze necessarie per ricoprire questo ruolo.



Il corso, realizzato con la partnership tecnica dell'Ente di certificazione internazionale **Bureau Veritas** e qualificato **Cepas**, si terrà dal **15 al 23 novembre** in via telematica e si rivolge in maniera particolare ai **Fleet Manager**, ai **Travel Manager** e a tutte quelle **figure aziendali incaricate di redigere PSCL** (piano spostamenti casa lavoro). L'iniziativa vede il patrocinio di **Aniasa**, Osservatorio Top Thousand e Unrae.

VOGLIO ISCRIVERMI

Istituita nell'ormai lontano 1998, la **figura del Mobility Manager** negli ultimi mesi ha conquistato ancora maggiore importanza. Dall'11 maggio scorso, infatti, il **Decreto attuativo** che prevede la nomina di questo ruolo per le **aziende con oltre 100 dipendenti** ubicate nei

Comuni con oltre 50.000 abitanti è una realtà. Una svolta annunciata che segna ufficialmente l'inizio di una nuova epoca, caratterizzata da una **gestione della mobilità aziendale sempre più a 360 gradi**. Una mobilità da riscrivere alla luce delle nuove esigenze accelerate dopo l'avvento del Covid.

Non a caso, il recente **Decreto Legge Sostegni Bis** ha assegnato per quest'anno un **fondo di 50 milioni di euro** proprio per mettere in atto i piani di mobilità predisposti dai Mobility Manager. Di questi, **35 milioni** sono destinati alle pubbliche amministrazioni e alle imprese che hanno nominato il Mobility Manager e predisposto, entro la fine dell'estate, il **piano spostamenti casa-lavoro del personale**, mentre **15 milioni** agli istituti scolastici che hanno nominato il proprio Mobility Manager e disposto il piano degli spostamenti per gli studenti e per il personale scolastico.

Leggi anche: chi è il Mobility Manager? E cosa fa in azienda?

Il corso affronterà vari argomenti, *dall'analisi dello scenario della mobilità urbana al calcolo dei costi della flotta (TCO) e della mobilità (TCM), fino alla pianificazione della mobilità, ai cambiamenti determinati dallo sviluppo dello smart working e agli step per la realizzazione del PSCL*. I **contenuti** e il **programma** sono stati redatti e selezionati da Fleet Magazine, mentre i **docenti** sono **professionisti qualificati** che si occupano in prima persona di mobilità aziendale. Al termine delle lezioni, è prevista una prova finale, un test a risposta multipla, con il successivo rilascio di un attestato.

Gli obiettivi principali sono:

Il corso vale **30 crediti formativi**, uno dei requisiti necessari per accedere **all'esame di certificazione Cepas per Mobility Manager**; la partecipazione al corso, il relativo superamento del test finale e la rispondenza ai requisiti indicati dallo schema di certificazione Cepas per Mobility Manager permetteranno l'accesso agli **esami di certificazione del Mobility Manager**.

FOLLOW US

Per rimanere sempre aggiornato seguici sul canale **Telegram** ufficiale e **Google News**. Iscriviti alla nostra **Newsletter** per non perderti le ultime novità di **Fleet Magazine**.

Le altre novità per la circolazione: strisce rosa, documenti web e pubblicità sessista



Nel noleggio responsabili solo guidatore e cliente. Occhio ai costi di notifica

Tra i tanti emendamenti al DI Infrastrutture, l'attenzione delle cronache è andata, oltre che sui monopattini, anche su "strisce rosa", divieto di pubblicità sessiste e parcheggi gratis per i disabili. Ma le prime due novità non sono così "giuste" come sembrano. Sono poi passate sotto silenzio altre modifiche importanti al Codice della strada: moto elettriche ammesse in autostrada, esclusiva responsabilità del guidatore (o comunque del cliente) per le infrazioni commesse con veicoli a noleggio e possibilità di evitare la multa quando non si hanno con sé i documenti e la pattuglia può verificare che esistono. Ma anche qui la realtà è meno entusiasmante di come la dipingono.

Quanto alle "strisce rosa" (sosta gratuita per gestanti e famiglie con figli fino ai due anni), manca la segnaletica. E, soprattutto, come si controllerà che sono occupate da chi è davvero in giro con famiglia?

Sulla pubblicità, chi decide che è sessista? Le dispute sul Ddl Zan insegnano che le sensibilità sono diversissime. Si rischia un contenzioso variopinto. O, più verosimilmente, pochi faranno multe.

Quelle sulle moto elettriche è una "mezza novità": certo, cade il muro dell'articolo 175, che ne impediva l'accesso alle autostrade e alle superstrade "equiparate", ma solo se la potenza è alta (da 11 kW in su, quella vietata ai neopatentati). E sono state ancora bocciate le proposte

presentate per abbassare da 150 a 125 centimetri cubi la cilindrata minima per accedere in autostrada in moto con tradizionale motore a scoppio (giustificate dal progresso nelle prestazioni). Delusioni per i tanti scooteristi delle grandi città che stavano valutando se passare all'elettrico: molte tangenziali da loro frequentate sono classificate come autostrade.

Quanto al noleggio (compreso lo sharing), l'articolo 196 del Codice cambia di nuovo per chiarire che il noleggiatore non risponde mai delle violazioni commesse dai propri clienti. Come nella precedente versione, formulata però in modo che qualcuno potesse ritenere che anche nel noleggio vigesse ancora il principio generale di responsabilità solidale proprietario-conduttore.

Questa è un'interpretazione che ha goduto di un certo successo, in tempi di pandemia: gli uffici di non pochi corpi di polizia locale, evidentemente poco organizzati per lo smart working, si sono limitati a individuare i proprietari (i noleggiatori), forti di giurisprudenza discordi.

Resta il problema di snellire le notifiche: di solito si fanno prima al noleggiatore e poi, su indicazione di questi, al cliente, con costi ulteriori di rinotifica e tempi lunghi. Da tempo il ministero dell'Interno ci lavora e l'**Aniasa** (associazione di noleggiatori e operatori dello sharing) ha convenzioni con alcuni Comuni per notifiche "dirette" ai responsabili. Vedremo quanto queste innovazioni saranno fatte pagare ai destinatari come costi per il servizio.

Per come è formulata la nuova versione dell'articolo 196, nel noleggio un'eccezione all'esclusiva responsabilità del cliente/conducente rimane: nel caso dei ciclomotori, è stabilito che risponde anche l'intestatario del contrassegno di identificazione (il targhino), che di fatto è quasi sempre il noleggiatore stesso.

Infine, le multe per mancanza di documenti (articolo 180): prima di comminarle, se è possibile connettersi con le banche dati, gli agenti devono verificare se i documenti esistono. Peccato che molti Comuni non siano connessi; accade anche perché le banche dati pubbliche, per loro, sono a pagamento...