Rivista del Noleggio e Fleet Management

FLEET magazine

Con il Patrocinio ANIASA

n109

INTERVISTE

Angelo Simone, Citroën/DS
Fabrizio Ruggiero, Aniasa

FLEET MANAGER

Top Thousand, nasce il nuovo Osservatorio sulla mobilità

SPECIALE CASE 2015

I lanci e le strategie flotte dei Costruttori

MASERATI Ghibli

CAVALLERIA TUTTA ITALIANA

MENSILE • Numero 109 • Anno XII • Febbraio 2015 • Poste Italiane Spa-Spedizione in Abbonamento Postale - DL 353 2003 (conv. in L. 27/02/2004 n 46 art 1 comma 1) LO/MI • Euro 3,50

APPROFONDIMENTI

Il **PRESIDENTE DI ANIASA** spiega la sua visione sull'**EVOLUZIONE DEL RENTING**. Un fatto è certo: **L'OFFERTA DEI PLAYER** si arricchirà sempre più attraverso **SOLUZIONI** fino a poco tempo fa **INESPLORATE**

Fabrizio Ruggiero

"Ecco come il noleggio guarda al futuro"

di **Antonella Pilia**

È sotto gli occhi di tutti: il comparto del noleggio sta mutando velocemente, spinto anche da fenomeni di grande successo come, per fare un esempio su tutti, il car sharing.

Per scandagliare i possibili sviluppi del renting abbiamo interpellato **Fabrizio Ruggiero**, presidente di Aniasa e acuto osservatore delle dinamiche italiane e internazionali della mobilità.

"Oggi siamo abituati a parlare in termini di noleggio a lungo o a breve termine - esordisce il manager - perché sono i prodotti storicamente disponibili sul mercato per soddisfare le esigenze di mobilità. In realtà, quello che stiamo osservando negli ultimi anni su scala internazionale è che l'offerta si sta arricchendo di prodotti intermedi, per meglio rispondere ai bisogni di spostamento dei clienti".

Anche in Italia, infatti, rileva Ruggiero, "vediamo aziende abituate a offrire servizi di noleggio a breve termine che sono già attive nel business del car sharing e di prodotti di mobilità a medio termine e, dall'altra parte, realtà di lungo termine, che offrono la possibilità di ridurre le durate dei contratti, mettendo anch'esse a disposizione soluzioni di car sharing o prodotti dai 12 ai 24 mesi". Da qui, dunque, l'emergere di nuove forme di mobilità: il car sharing, compreso quello free floating, il peer to peer car rental e il cosiddetto ride sharing (vedi glossario).

In sostanza, spiega ancor più chiaramente Ruggiero, "se ieri erano presenti sul mercato due prodotti, oggi cominciamo ad averne quattro o cinque, alcuni dei quali ancora caratterizzati da volumi limitati,

> *"Se ieri erano presenti sul mercato due prodotti, oggi cominciamo ad averne quattro o cinque con un'elevata probabilità di crescita futura"*
>
> *Fabrizio Ruggiero*

ma con un'elevata probabilità di crescita futura".

COSA ACCADE NEI PAESI PIÙ EVOLUTI

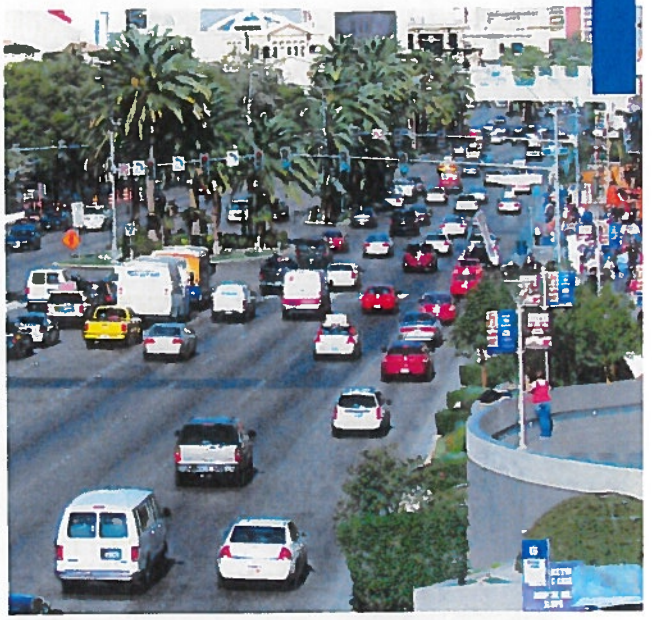
Questo trend trova conferme negli Stati Uniti ma anche in Europa, specie in Germania, Francia, Inghilterra e Spagna. Paesi nei quali, sottolinea Ruggiero, "osserviamo la presenza sul mercato di molte soluzioni intermedie: player che lavorano nella fascia compresa tra il noleggio a breve termine giornaliero e il noleggio a lungo termine (36-48 mesi) cominciano a offrire anche il noleggio orario, quello di una settimana, quello punto-punto e così via…".
Se ci spingiamo oltre, prosegue il presidente di Aniasa, troviamo anche "città come Helsinki, che entro dieci anni intende escludere le vetture di proprietà dal proprio centro urbano, e Amburgo, che si è proposta di raggiungere lo stesso obiettivo entro il 2035".

COME AVVERRÀ IL CAMBIAMENTO?

Vero è che questo sta accadendo in contesti ben più evoluti dell'Italia, ma è altrettanto vero che la direzione cui tende anche il nostro mercato è la stessa. Ecco perché la componente del servizio sarà sempre più strategica nel futuro del renting. "Sarà determinante - osserva il numero uno di Aniasa - la capacità dei player di rispondere con elevatissimi standard, e a un costo coerente, ai bisogni specifici del cliente".
Ma in che modo si realizzeranno tali cambiamenti? "Questo è il vero punto ancora in fase di definizione - risponde Ruggiero - nel senso che oggi sono ipotizzabili diversi scenari. Provando a guardare ai prossimi anni, potrà esserci il caso dell'azienda che deciderà di avere nel proprio portafoglio dieci prodotti diversi (dal breve al medio e lungo termine, al car sharing, al free floating ecc.) oppure quella che preferirà offrire gli stessi differenti servizi organizzandosi su distinte ed autonome realtà produttive".
Insomma, anche se i tempi sono prematuri per affermare con certezza quale strada sceglieranno di percorrere i player del mercato, un'idea Ruggiero se l'è fatta. "Se guardiamo alle costanti evoluzioni del mercato in corso - osserva il manager - notiamo la tendenza a indirizzare singole aziende su specifici contenuti di offerta. Tuttavia, mi aspetto diverse risposte ed è interessante constatare come il nostro mercato sia composto da diverse aziende che in passato offrivano lungo e breve termine e si sono poi separate (come ad esempio Europcar, Hertz e Avis)".
Se restano numerosi i punti interrogativi, la rotta intrapresa dal comparto del renting si avverte già chiaramente. "Più o meno tutti gli operatori del lungo termine - aggiunge Ruggiero - oggi stanno realizzando quello che chiamano il 'flottino', dedicando una parte della flotta a servire i propri clienti quando hanno bisogno di una vettura sostitutiva. Il fenomeno esiste da 2-3 anni e sta crescendo sempre di più. Sarà interessante osservare le evoluzioni di questo mercato nei prossimi tre anni".

NLT E PMI: LA SFIDA CONTINUA

Il noleggio alle piccole e medie imprese è oggi una realtà. "Ma la vera partita - dichiara Fabrizio Ruggiero - si giocherà sulla capacità del Nlt di modulare in maniera flessibile l'offerta per competere con il leasing, che sta cercando di arricchire i suoi contenuti".
Altrettanto cruciale per attrarre il target delle pmi e partite Iva (liberi professionisti, agenti di commercio, notai ecc) è poi "la capacità di comprimere la struttura dei costi: maggiori volumi - spiega Ruggiero - dovranno portare le aziende di noleggio a 'fare efficienza' e, quindi, a determinare un costo contenuto e più vantaggioso per il cliente".



GLOSSARIO DEL CAR SHARING

***Car sharing peer to peer**: un privato proprietario di un'auto la mette a disposizione di altri privati quando non la usa, per ammortizzare i costi di gestione;*

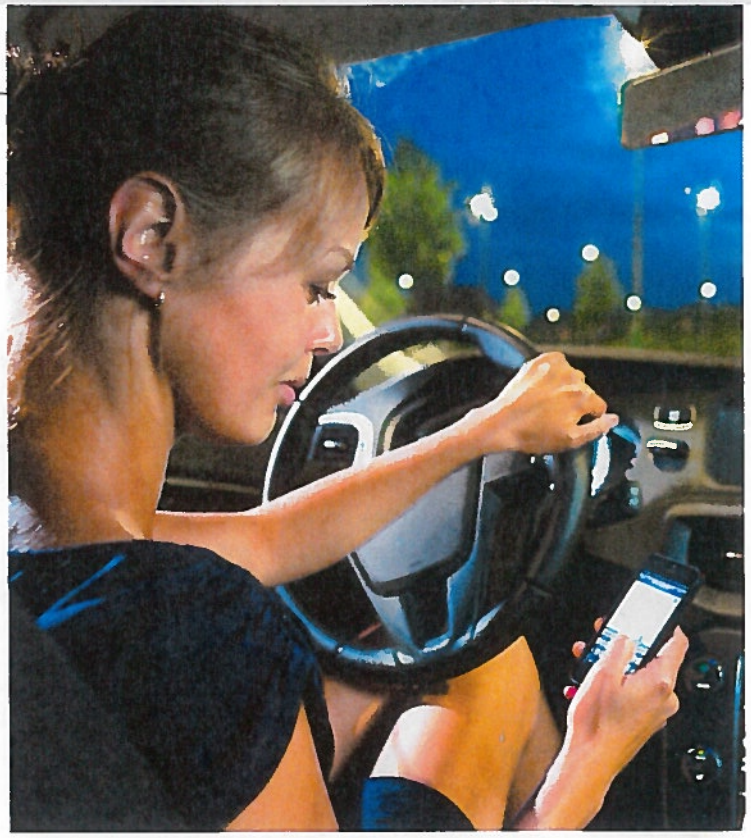
***Free floating car sharing**: formula di auto condivisa che consiste nel prendere e riportare la vettura in un punto qualsiasi all'interno dell'area coperta dal servizio (es. Car2Go e Enjoy);*

***Ride sharing**: il proprietario di una vettura "affitta" i posti liberi sulla propria auto e riesce così a trovare dei compagni di viaggio che contribuiscono alle spese di benzina, pedaggio e manutenzione (es: Blablacar).*

APPROFONDIMENTI

Responsabilità alla guida, una priorità

Oltre ai **RISAPUTI RISCHI** legati all'incolumità dei driver, la "**NON SICUREZZA**" comporta rilevanti **AGGRAVI DI COSTI PER LE FLOTTE AZIENDALI**. Quindi, la **SAFETY** è sempre più importante per le **SOCIETÀ DI RENTING** e i loro clienti



di Pietro Teofilatto

Ormai è chiaro agli occhi di tutti: viviamo nell'era della mobilità a 360 gradi. Ciò significa che le aziende sanno di non poter più restare ancorate alla classica infrastruttura rigida del passato, di semplice consuntivo a fine esercizio. Al contrario devono essere pronte ad adeguarsi all'innovazione e al miglioramento di ogni aspetto relativo agli spostamenti.

Per questo, i dirigenti responsabili della mobilità aziendale sono diventati sempre più attenti ai temi della sicurezza stradale.

Non solo interessandosi costantemente alla manutenzione, allo stato d'uso dei veicoli e alla dotazione di sicurezza on-board, ma soprattutto promuovendo iniziative per la massima correttezza dei driver, nel rispetto delle esigenze collettive. Il contenimento dei costi della mobilità e dei trasporti passa anche attraverso una maggiore attenzione allo stile di guida, alla responsabilità verso la stessa azienda e verso tutti i terzi.

MENO SICUREZZA, PIÙ COSTI

Il costo della "non sicurezza" rischia di essere nascosto, incomprimibile e inevitabile. Le flotte aziendali non sono immuni da queste situazioni e le spese legate agli incidenti sono in costante crescita: per quanto riguarda il Nlt, si è passati in sei anni da 200 a quasi 300 milioni di euro, con quasi 450.000 sinistri.

Con i veicoli a noleggio si lavora ogni giorno, percorrendo all'incirca 30.000 km/anno: parecchi, considerando che la percorrenza media in Italia è scesa nel 2013 a circa 19.000 km/anno (alimentazione a gasolio).

E' evidente il rischio maggiore di incorrere in inconvenienti stradali, passivi o attivi, con negative ricadute in termini di costi per aziende, conducenti, salute pubblica.

Per contrastare tale situazione, Fleet Manager e società di noleggio devono far partire ogni meccanismo utile, sia con l'adozione di tecnologie di sicurezza e di sistemi telematici, sia con iniziative miranti all'educazione stradale in senso ampio.

LE INIZIATIVE DELLE FLOTTE

Secondo recenti indagini, insieme alle attività formative, alla guida sicura, alla definizione delle dotazioni di sicurezza, si stanno facendo strada anche iniziative mirate al singolo driver, al fine di migliorare lo stile di guida personale, con ritorni positivi sui costi finali della mobilità.

In pratica, un sistema formativo diretto, one-to-one, un mix di didattica e di sensibilizzazione sul tema, nell'obiettivo di una maggior responsabilizzazione individuale.

Sì, perché alla base di tutto ci sono sempre l'atteggiamento e le reazioni del singolo, che influiscono anche sull'osservanza delle regole comuni.

Da uno specifico studio sul "sentiment" dei driver di veicoli Nlt in ambito europeo emerge che il comportamento più fastidioso alla guida è il "tallonamento" (24%), seguito dalla guida troppo lenta (20%) e dal "tagliare la strada" alle altre auto (17%). Un aspetto interessante sono inoltre le cosiddette aggressioni verbali che si subiscono mentre si è al volante.

Non ultimo, tra i comportamenti più detestati, è il sorpasso pericoloso.

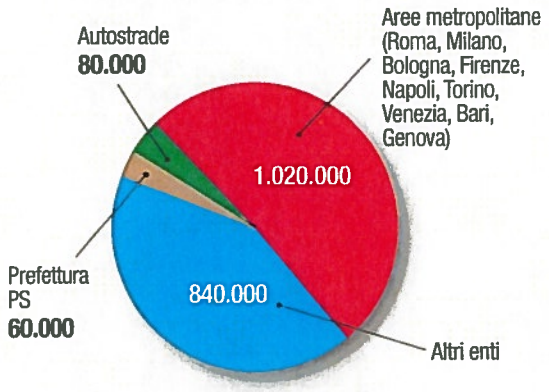
Inoltre, altro dato indicativo, solo l'8 % dichiara di guidare più cautamente a bordo di una vettura aziendale, mentre il 2% dichiara di non essere prudente neanche con l'auto di proprietà.

Si presenta quindi utile e opportuno coinvolgere i driver per modificare positivamente le loro abitudini e soddisfare gli obiettivi in materia di

RIPARTIZIONE CONTRAVVENZIONI 2014

Nlt	1.300.000
RAC	700.000

RIPARTIZIONE DELLE CONTRAVVENZIONI PER ENTE



sicurezza, portando a un miglioramento della gestione delle flotte aziendali. L'eventuale installazione sui veicoli noleggiati di dispositivi telematici per la gestione degli aspetti legati sia alla prevenzione di rischi che al controllo operativo della flotta è poi ulteriore elemento per aumentare l'efficienza dei servizi di noleggio.

I SINISTRI STRADALI NEL NLT

Fonte: ANIASA - (*) stime

	2009	2012	2013	2014 (*)
Numero di sinistri kasko	362.000	428.000	439.000	450.000
Danno da sinistri kasko	201 mln €	267 mln €	270 mln €	280 mln €

INIZIATIVE PER LA SICUREZZA STRADALE

Fonte: Arval Italia - CVO

Aziende con:	meno di 10 dipendenti	11-99 dipendenti	100-999 dipendenti	più di 1.000 dipendenti
Manutenzione veicoli	80%	74%	71%	79%
Formazione guida sicura	6%	15%	16%	29%
Sistemi telematici	3%	12%	14%	31%
Formazione singolo conducente	5%	7%	19%	14%
Dotazioni di sicurezza a bordo	4%	10%	11%	25%

PRINCIPALI INFRAZIONI C.D.S. SU VEICOLI A NOLEGGIO NEL 2014

Fonte: SAFO SISTEMI Spa

Art. 7, comma 13	Accesso ZTL	32%
Art. 142, comma 7	Limiti di velocità, non oltre 10 km/h	22%
Art. 142, comma 8	Limiti velocità superiore a 10 km/h	19%
Art. 7, comma 11	Circolazione su corsia riservata mezzi pubblici	10%
Art. 7, comma 15	Mancato pagamento parcheggio	6%
Art. 157, comma 6	Sosta vietata o senza titolo di pagamento	6%
Art. 146/3	Passaggio con semaforo rosso	2%
Artt. 7 e 14	Violazione segnali stradali	2%
Art. 7 e 14	Sosta vietata	1%
Artt. 158 e 46	Sosta sui marciapiedi	1%

LE MULTE PIÙ FREQUENTI

Parlando di sicurezza, è inevitabile accennare al Codice della Strada e all'obbligo di osservarne le regole. Se è vero che l'adozione del tutor nelle autostrade e il miglioramento di alcune strade con inteso traffico hanno comportato più attenzione alla circolazione e minor numero di infrazioni, è altrettanto vero che le restrizioni alla mobilità in ambito cittadino e l'inadeguatezza delle strutture sono uno dei motivi della maggior parte delle contravvenzioni comminate ai driver aziendali.
Un attento esame delle infrazioni commesse evidenzia che il maggior numero riguarda gli spostamenti cittadini.
Su un totale di oltre 2 milioni di multe all'anno (il 65% delle quali riguardanti il Nlt), il 59% delle infrazioni riguarda l'accesso alla ZTL, il parcheggio, la circolazione sulle corsie riservate ai mezzi pubblici e il passaggio con il semaforo rosso.
Che il maggior numero delle violazioni del C.d.S. siano appannaggio delle amministrazioni comunali è confermato dal fatto che il 51% delle infrazioni è contestato dai vigili nelle aree metropolitane di poche grandi città, mentre il 42% vede vari enti accertatori dislocati su tutto il territorio (Carabinieri, Polizia Stradale, Guardia di Finanza, ecc.).
Le infrazioni ai limiti di velocità rappresentano il 42% del totale.
Diversi gli importi medi delle sanzioni: quelle in città si attestano sui 70 euro, mentre quelle riguardanti limiti di velocità arrivano sui 180 euro. In totale si parla di una cifra intorno ai 205 milioni di euro. A cui se ne devono aggiungere altri 20 per i costi di notifica e le spese postali.
Secondo i risultati della ricerca, gli attuali sistemi on-line per la gestione delle contravvenzioni contribuiscono a dimezzare tale voce di costo, oltre ad essere un metodo incredibilmente efficiente per l'individuazione dell'effettivo trasgressore, quasi sempre il driver.
Ne deriva anche in questo caso possibilità per le aziende di analisi del comportamento del conducente e relativa responsabilizzazione alla guida.

INTESTAZIONE TEMPORANEA VEICOLI, UN AGGIORNAMENTO SULL'ARTICOLO 94

Con le Ordinanze del TAR del Lazio del novembre scorso sono al momento sospesi gli adempimenti riguardanti la locazione senza conducente previsti dall'articolo 94, comma 4bis del Codice della Strada e regolamentati dalla Circolare del MIT del 10 luglio scorso. Le sanzioni previste, ricordiamolo, vanno da 705 a 3.526 euro e con il ritiro della carta di circolazione. Non ci sono pertanto obblighi di informativa all'Archivio nazionale dei veicoli per nessuno dei soggetti interessati, ovvero né per le società clienti e i loro driver, né per le imprese di noleggio.
Aniasa ha evidenziato che, in sede di controllo, qualsiasi eventuale contestazione da parte degli organi di Polizia Stradale sull'inosservanza dell'art. 94, comma 4 bis del C.d.S e/o dell'art. 247 bis del Regolamento del C.d.S. legate al settore della locazione senza conducente, sia totalmente illegittima, in quanto priva degli elementi essenziali di applicabilità della norma (regolamentazione dell'obbligo di comunicazione) e soprattutto adottata in evidente elusione di un giudicato. In ogni caso, occorre anche ricordare che i Ministeri dei Trasporti e dell'Interno avevano chiarito che nulla può essere contestato al conducente circa l'art. 94.
Tuttavia, in assenza di nuove indicazioni da parte dei Ministeri, si corre il rischio che si attivi un inutile e dispendioso contenzioso, con aggravi delle attività e maggior onere per le PA interessate. L'auspicio è che si individui un sistema che agevoli i controlli degli organi di Polizia e non appesantisca di oneri amministrativi l'utilizzo a noleggio dei veicoli.