

NOLEGGIO BUS

ERA ORA

Gli effetti sulle strade ancora non si vedono ma, intanto, è legge il noleggio bus. Che cosa cambierà per il vetusto Tpl? Ci siamo informati in Aniasa...

di **Giorgia Rocca**

È stata ribattezzata 'manovrina', termine vagamente dispregiativo, ma la Manovra Correttiva 2017 entrata in vigore lo stesso giorno della sua emanazione, il 24 aprile, ha un contenuto dirompente: modificando l'articolo 84 del Codice della Strada, infatti, ha dato il via libera al noleggio bus. "Alla fine", ha commentato Pietro Teofilatto, direttore generale Aniasa, "il lungo confronto con le Istituzioni nonché i documenti illustrativi e di commento sulla situazione nel resto dell'Unione europea sono stati utili. Ora che la strada è ben tracciata, per arrivare a destinazione inizia l'ultimo miglio, prevedere cioè nelle procedure concorsuali delle PA anche la possibilità di noleggiare mezzi per il trasporto pubblico, stabilendo con chiarezza gli aspetti generali".



F&F Chi potrà noleggiare e cosa? Esistono limitazioni - posti a sedere, cilindrata, portata - di cui l'operatore dovrà tenere conto?

»»» La norma è chiara: i soggetti esercenti servizi pubblici di linea regionale e locale potranno utilizzare in locazione senza conducente anche i veicoli di cui all'articolo 87, comma 2 del Codice

Pietro Teofilatto è direttore generale Aniasa, l'Associazione che riunisce la quasi totalità delle imprese di noleggio.

"Anche per il Tpl è maturata la consapevolezza che il noleggio consente di focalizzare gli investimenti sul core business aziendale".

della Strada. Si tratta dei veicoli destinati al trasporto persone, tra cui gli autobus e gli autosnodati. In pratica tutti quelli della categoria M indicati dall'articolo 47.

Ci sono pure i filobus, i filosnodati, i filoarticolati e i filotreni, tutti veicoli motorizzati elettricamente, vale a dire con zero emissioni a livello locale. In molte città italiane, Roma per esempio, erano presenti fino agli ultimi decenni del secolo scorso con reti filoviarie.

In vari contesti metropolitani si è riaperto il dibattito sull'eventuale ripristino che annovera, aspetto non secondario, una filiera industriale nazionale di tutto rispetto. Potrebbe essere uno scenario interessante, in particolare per la nostra salute: Tpl elettrico e a noleggio lungo termine?

F&F Crede che le prime società di noleggio a cogliere questa nuova opportunità saranno le multinazionali che già operano in Italia?

»»» Fermo restando le valutazioni di interesse e di opportunità per le aziende, riterrei di sì, almeno in una fase iniziale, per due ordini di motivi. Si tratta di aziende che

possono utilizzare le esperienze delle consorelle estere riguardo i sempre delicati aspetti del finanziamento e della manutenzione. E poi, come sappiamo, hanno dietro importanti istituti di credito o grandi produttori di veicoli, alcuni specializzati proprio negli autobus.

Ciò non toglie che possano nascere nei prossimi anni piccoli operatori locali, specificamente dedicati, con maggiori conoscenze ed esperienze sul territorio, per esempio offrendo i veicoli in locazione ai comuni delle Comunità montane. Saranno di certo necessari test, assaggi, per vedere il funzionamento sul campo, lavorando per ridurre le inevitabili iniziali problematiche e far funzionare quindi a regime i meccanismi. Sarà una bella sfida.

F&F Quale contributo potrà dare il noleggio allo svecchiamento del nostro parco?

»»» Il dibattito sul Tpl e le necessità di disporre di veicoli nuovi, meno inquinanti, più confortevoli è in atto da tempo. Il fatto che in Italia circolino veicoli con oltre 15 anni di età, mentre la media Ue è di circa 7,2 anni, è noto da anni a tutti gli organismi pubblici che si interessano di mobilità. La problematicità della situazione del Tpl è stata costantemente sottolineata in più sedi, specialmente dall'Asstra, l'associazione delle aziende di trasporto pubblico locale, da sempre molto attiva nelle attività di informazione e sensibilizzazione.

In questa logica, trovo da rivedere il fatto che il provvedimento stabilisca che le imprese di trasporto pubblico potranno ricorrere alla locazione senza conducente per veicoli di anzianità massima di dodici anni. Da cittadino utilizzatore di mezzi pubblici avrei immaginato una minor anzianità, penso a 5-7 anni, ma se il limite dei 12 anni contribuisce comunque a togliere dalla strada quelli targati il secolo scorso, ben venga! Il noleggio ovviamente può offrire solo veicoli nuovi di fabbrica.

F&F Occorreranno incentivi mirati?

>>> Se di per sé il noleggio è fonte di risparmio, è da rilevare che qui non si tratta di mantenere *city car* o *station wagon*, i cui costi di gestione sono frutto di analisi e di esperienze storiche da oltre vent'anni. I conti andranno fatti attentamente da tutti. L'utilità complessiva di un Tpl ben funzionante e ben integrato con il traffico privato è ovviamente alta.

Osservo che il Superammortamento ha funzionato benissimo e prodotto un ritorno alle casse erariali maggiore del valore delle agevolazioni: si potrebbe immaginare di applicarlo semmai con aliquota maggiore e strutturato per cinque anni per questa speciale tipologia di veicoli. Per l'autobus ibrido ed elettrico occorre un fortissimo interesse delle PA.

F&F Il noleggio auto contribuisce per il 25 per cento alle immatricolazioni totali. Realisticamente, quale potrebbe essere l'incidenza del noleggio sui quasi tremila bus immatricolati ogni anno?

>>> Sinceramente, è arduo fare previsioni in questa fase. Occorre inserire la possibilità del Nlt nei bandi di gara, promuovere bene il nuovo scenario e ovviamente collaborare per far sì che due mondi che non hanno ancora esperienze in comune collaborino per regole equilibrate e convenienti per tutti, aziende Tpl e di noleggio, compresi gli addetti alle attività di riferimento. Un tema complesso, ma fondamentali saranno le attività di manutenzione del parco, ricambi inclusi.

F&F Urbani, interurbani, turistici, mini, midi, scuolabus. Quali segmenti più di altri potrebbero beneficiare del provvedimento di liberalizzazione?

>>> Ogni amministratore di servizio di trasporto pubblico dovrà porsi inevitabilmente una serie di domande: posso risparmiare con il noleggio? E se sì, quanto? Le necessità operative della realtà di cui ho la responsabilità potranno

GRAFICO 1. Età media degli autobus



Fonte: ASSTRA

Nella rilevazione, anno 2015, dell'Associazione delle aziende di trasporto pubblico, spicca l'anzianità del parco circolante italiano, tanto più se paragonata agli altri Paesi europei. Abissale - 11,4 a 6 - la differenza tra Italia e Germania.

avere un giovamento? Come si equilibrerà nel mio territorio questo nuovo tipo di utilizzo dei mezzi, considerate le percorrenze chilometriche e la durata del contratto?

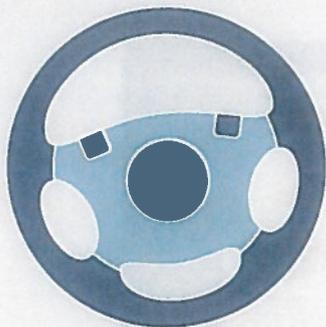
F&F Dal lato conducente che cosa cambia? E da quello del trasportato?

>>> L'obiettivo generale è sviluppare un sistema di Tpl con maggiore capacità di attrazione e più sostenibile sotto gli aspetti ambientali.

Guidare un mezzo dotato di sistemi di sicurezza, visto anche l'utilizzo in ambito cittadino, che sia interconnesso con la rete pubblica e collegato alle forze dell'ordine per ogni tipo di controllo, rappresenta un fattore positivo per chi lavora alla guida, operatori sottoposti a uno stress non da poco. Così come per il cittadino trasportato: salire su un mezzo che porti a destinazione con tranquillità, avere informazioni sul viaggio e su eventuali collegamenti di scalo, con confortevoli tecnologie.

E l'aria meno inquinata accomuna tutti e due.





A PROPOSITO DI FLOTTE&FINANZA

'Pillole' dall'Italia e dal mondo. Dall'andamento del mercato del renting all'attuale offerta di servizi, fino ai consigli per gli automobilisti. Cos'è cambiato e cosa cambierà per i gestori e gli utenti di auto aziendali

ALLESTIMENTI A LUNGO TERMINE

Electricisti, idraulici, manutentori: è tarata sulle loro specifiche esigenze la linea di allestimenti per veicoli commerciali firmati Würth (ma sono possibili ulteriori configurazioni personalizzate), proposti da Leasys in noleggio a lungo termine. Tre i modelli: Ducato, Talento, Doblò Cargo, furgoni comodi, robusti e funzionali.

Il canone mensile, a partire da 299 euro, è comprensivo di tassa di possesso, assicurazione RCA, incendio e furto, servizio riparazione danni, manutenzione ordinaria e straordinaria, traino e assistenza stradale, gestione pratiche amministrative, sostituzione pneumatici, servizio di info mobilità Leasys I-Care.



SUPERAMMORTAMENTO VERSO IL BIS?

Consentire a chi acquista vetture nuove come beni strumentali di usufruire del Superammortamento anche nel 2018. È questa, in estrema sintesi, la richiesta di Aniasa. Anfia, Assilea, Federauto e Unrae in rappresentanza dell'intero settore automobilistico nazionale. Il Disegno di Legge di Bilancio 2018 prevede infatti la proroga dell'agevolazione, che scende dal 140 al 130 per cento, ma esclude le autovetture. Le associazioni parlano di "discriminazione settoriale, che rischia di incidere molto negativamente su tutto il comparto a danno del sistema economico italiano, in esplicita controtendenza con la Strategia Energetica Nazionale 2017 e gli impegni internazionali presi dal nostro Paese in termini di rinnovo del parco auto circolante, di maggiore sicurezza stradale e di sostenibilità ambientale".



CARDINALI LASCIA ALPHABET

Il tempo di presentare Smart Mobility Forum ed ecco l'annuncio che avrà ripercussioni anche fuori dalla 'sua' Alphabet: Andrea Cardinali, presidente e amministratore delegato della filiale italiana da ottobre 2011, ha rassegnato le dimissioni. "Lascio al mio successore un'azienda sana e ben posizionata nel mercato, pronta a superare le sfide future, con una crescita a due cifre, una redditività solida e sostenibile, riconosciuta in ambito digitale. Desidero ringraziare la mia squadra e augurarle un futuro pieno di successi".

Replica Norbert van den Eijnden, CEO di Alphabet International: "Ringrazio sinceramente Andrea per l'ottimo lavoro svolto in questi sei anni: dall'integrazione di ING Car Lease ai lanci di AlphaElectric e AlphaCity, fino agli eccellenti risultati di business, in continua crescita".

Dal primo febbraio subentrerà a Cardinali Andrea Castronovo, attualmente head of customer centric sales strategy, MPM, process management presso BMW Group.



Passaggio di testimone tra Andrea Cardinali, a sinistra, e Andrea Castronovo.

BUSINESS SERVICE PROGRAM

È il servizio dedicato da CercaOfficina.it, il portale web che consente di individuare l'officina meccanica a cui affidarsi per la riparazione della vettura, alle aziende con parchi auto di proprietà.

Attraverso 'Business Service Program' il gestore della flotta riceverà i preventivi per gli interventi da eseguire e, dopo aver valutato la proposta migliore, porterà la vettura presso il centro di assistenza selezionato.

Sopra i 150 veicoli è disponibile la versione Premium, che garantisce costi di intervento uniformati su tutto il territorio nazionale e un unico centro di fatturazione. Sarà il cliente a decidere se utilizzare ricambi originali o di qualità equivalente.



L'EDIZIONE PIÙ BELLA DI SEMPRE

Lo hanno decretato, unanimi, commercianti, collezionisti, Case automobilistiche, pubblico e, ovviamente, gli organizzatori. Stiamo parlando di 'Auto e Moto d'Epoca 2017', 34esima edizione della kermesse padovana che ha registrato la presenza di 115.000 visitatori dentro i padiglioni della fiera e di 30.000 nel Future Hub, l'area espositiva esterna

sulla mobilità del futuro. A testimoniare la qualità di collezionisti e compratori, la vendita di automobili sopra i 100mila euro; trend positivo anche per le auto tra i 5.000 e i 20.000 euro, a conferma



dell'interesse soprattutto da parte dei più giovani. Soddisfazione infine dei responsabili di Bonhams, la prestigiosa casa d'aste inglese tornata in Italia dopo più di 35 anni, per un'asta che ha totalizzato tre milioni di euro, con in testa la Mercedes 300 SL Roadster del 1957 venduta a 897mila. Prossimo appuntamento, dal 25 al 28 ottobre 2018.

#FORUMAUTOMOTIVE

AI CUORE dell'auto

Duemila aziende e poco meno di 140mila occupati per un settore, la componentistica, che porta il Made in Italy nel mondo. Abbiamo conosciuto l'eccellenza

di Roberta Carati

Riveste un'importanza strategica per l'economia e per l'occupazione, ma se ne parla pochissimo. Ha rimediato Pierluigi Bonora, accendendo sull'industria italiana della componentistica i riflettori del suo #FORUMAutoMotive.

A Milano, lo scorso 18 ottobre, spazio dunque a Paolo Zabeo, il coordinatore dell'Ufficio Studi della CGIA di Mestre che ha rassicurato la platea sullo stato di salute di un settore "vivo, che vede l'Italia crescere anche se in modo più contenuto rispetto ad altri Paesi europei quali Germania, Spagna e soprattutto Regno Unito". Che "ha chiuso il 2016 con un fatturato complessivo di 51,8 miliardi di euro, di cui 38,8 stimati come giro d'affari direttamente riconducibile alla produzione per il mercato auto". Che "occupa 193.532 persone e 136.258 sono in ambito *automotive*". Un settore, infine, estremamente frazionato, che "conta circa duemila aziende concentrate in Piemonte (Fiat) e nella Motorvalley emiliana (sono qui Ferrari, Pagani, Lamborghini, Ducati...), delle quali 1.040 classificabili come subfornitori, 661 specialisti, 167 engineering & design, 88 integratori di sistemi

e modulatori, segmento questo in cui l'Italia la fa da padrona". A caratterizzare il comparto della componentistica è la piccola e piccolissima impresa: il 58 per cento ha meno di 50 addetti e il 15 non arriva a 10, le medie aziende sono il 29 per cento, le grandi il 13. "Le microimprese", entra nei dettagli il coordinatore dell'Ufficio Studi CGIA, "sono predominanti nel settore della subfornitura, il meno qualificato; la media impresa è tipica degli specialisti mentre la grande dimensione connota gli integratori di sistemi e i modulatori". Il problema è che "le aziende di componentistica hanno spesso un unico committente e quindi un potere contrattuale limitato, subiscono modalità di pagamento lunghissime (oltre i 120 giorni, contro i 30-60 dei committenti stranieri) e hanno difficoltà di accesso al credito (nel 2016 i prestiti sono scesi di 19 miliardi). Se l'Industria 4.0 non coinvolgerà le piccole imprese", conclude Zabeo, "rischiamo un buco nell'acqua".

Pierluigi Bonora:
"La componentistica è un'eccellenza del Made in Italy, che alimenta le linee di montaggio dei più importanti marchi delle 2, 4 e più ruote".

Fortissimamente Italia

"L'Industria 4.0", offre il suo punto di vista Andrea Dell'Orto, vicepresidente esecutivo dell'omonima azienda nata nel 1933 in Brianza e passata dalla produzione di carburatori per moto ai sistemi a iniezione fino ad arrivare alle centraline elettroniche, "è la sfida che può permetterci di recuperare competenza. È importante mantenere flessibilità e località,



producendo magari su mercati di nicchia. Un passo tangibile di cosa vuol dire applicazione dell'Industria 4.0 è l'inserimento di robot collaborativi, che non significa ridurre il personale, anzi, ma una opportunità di rimanere in Europa". "Io sono orgoglioso di essere veneto, italiano, e anche europeo", si inserisce Massimo Calearo, presidente di Calearo Antenne. "Il nostro prodotto, che 50 anni fa era un'asta montata sul cofano ed era soggetto passivo e adesso è più tecnologico di uno *smartphone* ed è soggetto attivo, per il 93 per cento prende la strada dell'estero, della Germania in particolare. Abbiamo un *team* che io chiamo Calearo S, dove S sta per sartoriale: la concorrenza è spietata, ma siamo l'unica *boutique* che può mantenere il Made in Italy nel lusso". "Siamo così 'italiani' che il nostro nome", chiosa Marco Do, direttore comunicazione Michelin, "si potrebbe pronunciare come si scrive. Con 4.200 dipendenti, 14 milioni di pneumatici vettura prodotti nello stabilimento di Cuneo e un milione e più per autocarro in quello di Alessandria, Michelin è il primo fabbricante di pneumatici italiano". Un fabbricante che investe in sicurezza, contenimento costi e riduzione delle emissioni in atmosfera.

Nuove regole, vecchio dibattito

Sono proprio 'Le nuove regole per il controllo delle emissioni' a tenere banco nella seconda parte di #FORUMAutoMotive, con Giacomo Mori, managing director di AlixPartners (v. box a fianco), che esordisce con un "tutti i costruttori rientrano ampiamente nei termini previsti dalla normativa". Sullo sfondo, ma nemmeno poi tanto, c'è ancora il 'dieselgate'. "Il regolamento europeo ha aperto la strada alla manipolazione dei dati. Le emissioni reali su strada sono molto più elevate di quelle dichiarate", sostiene Corrado Clini, docente all'Università di Pechino. "Chi è caduto dentro il dieselgate", osserva Michele Crisci, presidente Unrae, "ha pagato per altri. Gli investimenti che le Case stavano facendo erano già importantissimi, l'attenzione del pubblico ha accelerato processi in corso". "95 grammi CO₂ nel 2021?

È davvero l'ora dell'elettrico?

La diffusione dell'auto elettrica sui mercati mondiali sta accelerando ma, nel processo di elettrificazione della propria gamma di veicoli, le Case stanno procedendo a velocità molto diverse. Secondo lo studio di AlixPartners 'Emissioni: costruttori auto alla rincorsa delle normative europee. Intanto l'elettrico decolla', tra la leader indiscussa Tesla (oltre dieci milioni di chilometri di autonomia elettrica venduti nel secondo trimestre del 2017 e una quota di mercato globale superiore al 22 per cento) e i produttori cinesi (ben cinque fra i primi dieci), Renault-Nissan è seconda (con sei milioni di chilometri venduti), General Motors quinta (2,64) e Hyundai decima (1,84), mentre Volkswagen, il principale produttore mondiale di automobili, è undicesima.

Nel secondo trimestre del 2017, nella Grande Cina (incluse Taiwan e Hong Kong) sono stati venduti veicoli per un'autonomia elettrica totale di 22,5 milioni di chilometri, mentre in Europa lo stesso dato si è attestato a poco più della metà, intorno ai 12,6, con l'Italia sedicesima in questa speciale graduatoria con 0,20 milioni di chilometri venduti. Il Nord America segue a ruota, con circa dieci milioni di chilometri. Chiude il binomio Giappone/Corea con due milioni.

"L'elettrico", ha dichiarato il managing director, Giacomo Mori, non ucciderà il termico, non nel breve termine. Nel lungo termine il tema è ancora aperto".



Giacomo Mori, managing director di AlixPartners, ha presentato lo studio 'Emissioni: costruttori auto alla rincorsa delle normative europee. Intanto l'elettrico decolla'.

Ogni costruttore deve essere libero di raggiungere i propri target. Il settore *automotive*", rimarca il direttore Anfia, Gianmarco Giorda, "è il primo investitore privato in Italia". "Nel mondo del noleggio lo 'scandalo' è stato prontamente assorbito. Le flotte vengono mantenute", sottolinea il direttore generale Aniasa, Pietro Teofilatto, "e il *turn over* veloce ha ridotto il problema". "I politici si fanno belli con i limiti. Ma il CO₂", provoca come solo lui sa fare Francesco Battaglia, docente di Chimica-Fisica all'Università di Modena, "non è un inquinante, e se i livelli di PM10 fossero il doppio, staremmo lo stesso bene". Se sullo sfondo c'è il dieselgate, all'orizzonte c'è l'elettrico. Per chi ci crede.

In alto, momenti dall'incontro serale che ha preceduto il Forum vero e proprio, appuntamento autunnale del movimento di opinione promosso da Pierluigi Bonora.

