

L'intervista **Pietro Teofilatto**

«Un importante settore che è già tornato sopra i livelli del 2008»

► Per il responsabile del NLT di Aniasa questo comparto continuerà a salire anche senza il super ammortamento

Eil veterano di Aniasa visto che è in servizio presso l'associazione di Confindustria dal 1989. «Rimani qui e ti divertirai» gli disse il primo presidente, Renato Calligaro e un giovane Pietro Teofilatto lo prese alla lettera diventando anni dopo il direttore della sezione Noleggio a Lungo Termine.

Il mercato tira: il lungo termine ha guadagnato il 16,4% nei primi 10 mesi e a ottobre è stato il canale di vendita più vivace (+13,8%). Più merito delle pmi o delle grandi aziende?

«Entrambe. Le grandi aziende non allungano più i contratti e non diminuiscono i veicoli in flotta, anzi il noleggio diventa sempre più un partner fondamentale, anche per forme spurie come il "mid term" o il corporate car sharing. Poi c'è stato un vero e proprio boom dei commerciali, infine le pmi e i professionisti hanno capito i vantaggi del noleggio. In generale, c'è una sempre maggiore differenziazione dell'offerta e di domanda per il "pay per use"».

La tendenza del NLT presso i privati continua?

«Sì, siamo saliti ad almeno 25mila clienti contro i 18mila del 2016. Proverranno spesso dall'esperienza del car sharing o utilizzano un'auto aziendale e vogliono

una seconda auto per la famiglia. Anche la comunicazione va sempre di più in questa direzione, con prezzi esposti Iva compresa e case automobilistiche che pubblicizzano le proprie auto attraverso la rata».

Anche la flotta complessiva è cresciuta?

«Sì, siamo arrivati a 660mila veicoli, 50mila in più rispetto al 2016. E si tratta, così come per i privati, di stime per difetto».

Quanto ha inciso il super ammortamento sul mercato del NLT e quanto inciderebbe un suo accantonamento?

«Ha inciso molto, perché ha contribuito alla diffusione del noleggio: nel 2016 abbiamo superato il record di immatricolazioni del 2008 e nel 2017 avremo un altro anno record. Se non dovesse più esserci, il noleggio rallenterà, ma di certo non si fermerà perché riteniamo che ci siano ancora spazi di crescita. Al momento, il super ammortamento non è incluso nella legge di stabilità, ma il governo lo starebbe riconsiderando sotto la pressione di tutte le associazioni dell'auto che stanno facendo fronte unico per farne comprendere tutti i vantaggi. Il primo è che aumenta le entrate erariali del 350%; il secondo è che abbiamo su strada vetture

più sicure, che consumano meno e hanno minori emissioni; il terzo è che permettono di immettere sul mercato secondario veicoli molto appetiti e altamente efficienti. Caro governo, manteniamo il super ammortamento, almeno per un anno!».

Il noleggio all'interno delle pubbliche amministrazioni sta funzionando?

«Sta funzionando. Oramai nessun può parlare più di scandalo perché in giro ci sono oltre 60mila auto blu a noleggio con black-box dislocate presso oltre 2.700 pubbliche amministrazioni. Di quelle auto oggi se ne conoscono l'utilizzo in tempo reale e i costi».

Le aziende vogliono abbassare le emissioni di CO2. Qual è per ora la via preferibile? Andare verso l'elettrico o accontentar-



si dell'ibrido?

«La tutela dell'ambiente prima era un fatto di immagine, oggi è diffuso e sentito, inoltre i veicoli a basso impatto hanno costi operativi inferiori, ma manca ancora un'infrastruttura elettrica dunque le aziende si orientano sempre verso il diesel Euro 6b di ultima generazione, ingiustamente demonizzato, e l'ibrido».

Sta cambiando il mix delle alimentazioni?

«Il diesel è sceso dal 80% all'75%, il benzina è salito dal 18% al 19%, l'ibrido è al 2,5%. Il GPL è all'1,5%

e il metano all'1,1% mentre l'elettrico e allo 0,3%».

C'è un'evoluzione anche per il tipo di carrozzeria verso le ruote alte, come per il resto del mercato?

«L'evoluzione delle flotte segue il mercato. I Suv stanno salendo mentre stanno scendendo wagon e monovolume. La scelta va sempre di più verso le cilindrata medie e le versioni business».

In che misura l'espansione del noleggio a breve è sostenuta dal rent-to-rent?

«Il rent-to-rent riguarda almeno 40mila unità, più della metà attraverso il noleggio a lungo termine, il resto attraverso il leasing finanziario. In generale rappresenta uno strumento flessibi-

le di approvvigionamento della flotta, anche in funzione della stagionalità del noleggio a breve che comunque sta aumentando la propria flotta».

Nicola Desiderio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NEL 2017 SIAMO ARRIVATI A 650 MILA VEICOLI, 50 MILA IN PIÙ DELLO SCORSO ANNO BENE LE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

È UN TIPO DI UTILIZZO CHE TROVA RISCONTRI SEMPRE MAGGIORI ANCHE FRA I PRIVATI: NEL 2017 GIÀ 25 MILA CONTRATTI

ESPANSIONE

Sopra una cliente
Il settore del noleggio a lungo termine raggiungerà nel 2017 25mila clienti contro i 18mila del 2016



Peso: 46%

Il comparto vuole ancora le detrazioni

Nicola Desiderio

Il mondo dell'automobile chiede di mantenere il Superammortamento all'interno della Legge di Stabilità per il 2018 e lo fa con un comunicato che mette insieme Anfia (la filiera), Assilea (leasing), Federauto (concessionari) e naturalmente Unrae (i costruttori stranieri) e Aniasa. Il governo infatti ha deciso di non prorogare il provvedimento per i veicoli, neppure abbassando la quota dal 140 al 130% come per gli altri beni strumentali. Il noleggio è la parte più interessata e ha visto le immatricolazioni crescere del 17,6% in più nei primi 10 mesi dell'anno, un ritmo più che doppio rispetto all'intero mercato (+8,6%). A questo

passo, saranno oltre 430mila i pezzi targati alle società di locazione, ma la fine dei vantaggi lancerà la corsa all'acquisto seguita da un prevedibile crollo. Eppure il Superammortamento conviene proprio all'erario perché, secondo i calcoli di Aniasa, ha fruttato il 350% con l'applicazione al 140% e, se fosse mantenuto con la quota del 130%, genererebbe nel 2018 un aumento delle immatricolazioni del noleggio del 5%, pari a 25mila unità tra auto e veicoli commerciali, con entrate maggiori di 120 milioni per lo Stato a fronte di un ammanco di 35 milioni spalmati in 4 anni. L'abolizione del Superammortamento non fermerà la crescita del noleggio, ma introdurrà un

elemento di instabilità e, allo stesso tempo, toglierà un fattore di compensazione ad un regime di tassazione da sempre penalizzante per l'auto aziendale. C'è dunque bisogno di un Superammortamento ma, ancora di più, di un pacchetto di misure fiscali strutturali che siano allineate al nostro contesto competitivo e consentano il ricambio "virtuoso" del parco circolante più anziano d'Europa. Ne guadagnerebbe non solo il Pil, ma anche l'ambiente e la sicurezza.



Peso: 8%

La “manovrina” della scorsa primavera ha tolto un divieto che penalizzava i nostri operatori

Parte il noleggio anche per i bus

Finalmente! È sufficiente questo avverbio per definire il sollievo e il senso di liberazione che traspare dai commenti degli addetti ai lavori e dei diretti interessati dopo che il Governo, con l'articolo 29 della cosiddetta “manovrina” (ufficialmente il Decreto Legislativo n.50 del 24 aprile scorso) ha autorizzato la pratica del noleggio a lungo termine anche nel settore degli autobus e di tutti i veicoli assimilati.

Grazie a questa novità, gli operatori privati e le aziende che gestiscono il trasporto pubblico locale potranno prendere a nolo i mezzi necessari all'esercizio dell'attività istituzionale, purché abbiano un'età non superiore ai 12 anni, anziché essere costretti ad acquistarli – con un maggiore impegno finanziario poco compatibile con le condizioni disastrose in cui versano non poche municipalizzate del settore – come imponeva dal 1992 l'articolo 84 del Codice della Strada, modificato dalla nuova norma, che consentiva il noleggio solo nel caso di veicoli atti a trasportare al massimo 9 persone.

A interpretare la soddisfazione delle categorie interessate per un provvedimento definito storico ha pensato Andrea Cardinali, presidente dell'Aniasa, l'Associazione nazionale dell'Industria Autonoleggio e Servizi automobilistici di Confindustria: «È un tema che ci ha visto impegnati per oltre un decennio nell'opera di sensibilizzazione delle Istituzioni sui vantaggi, economici e gestionali, di cui potranno beneficiare le aziende di trasporto delle amministrazioni locali, non più costrette a immobilizzare ingenti somme per l'acquisto dei bus, ma anche a gestire problematiche che esulano totalmente dalla loro mission. Con questa manovra cade anche un divieto che ha non poco contribuito al pesante invecchiamento del parco circolante, visto che l'anzianità media dei bus operativi in Italia è infatti di 12,2 anni, contro una media Ue di 7,6».

VENDITE IN CRESCITA

L'Associazione confindustriale interpreta la nuova visione legislativa come un passo avanti verso la smart mobility di cui tanto si parla, ma nei cui confronti l'attenzione concreta a livello istituzionale appare latitante. Sperando che si tratti dell'indizio di una nuova sensibilità per queste problematiche, Cardinali auspica che il Governo acceleri su questa strada, rimuovendo «le altre immotivate e anacronistiche chiusure presenti nel Codice della strada» ed esten-

dendo la liberalizzazione ad altri protagonisti cruciali della mobilità quotidiana come i taxi e i mezzi Ncc, piuttosto che al mondo dei veicoli industriali il cui ruolo di “termometro” della salute economica del Paese è fondamentale.

Tornando al tema degli autobus, il relativo mercato appare in fermento come testimoniano i dati diffusi dall'Anfia che nei primi 9 mesi dell'anno registra un aumento del 41,8% degli acquisti del settore, con tassi di crescita particolarmente elevati per quanto riguarda gli autobus specifici interurbani (+214,5%), consistenti nel caso degli autobus urbani (+54,2%) e più contenuti per il comparto dei bus turistici, cresciuto del 9,1% rispetto al corrispondente periodo del 2016. Anno nel quale – e questa volta è l'Unrae a renderne conto con dovizia di dati – gli acquisti di bus di grandi dimensioni erano stati 1.822 in un mercato nel quale i protagonisti principali erano nell'ordine Irisbus, nata nel 1999 come jv tra Iveco e Renault e oggi totalmente Iveco, con il 16,79% di quota, seguita da Mercedes (16,41%), Setra (16,72) e dal brand Iveco (9,11).

Giampiero Bottino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**GRANDE VANTAGGIO
SOPRATTUTTO PER
LE MUNICIPALIZZATE
CHE NON VERSANO
IN ECCELLENTI
CONDIZIONI DI SALUTE**

**LA NOVITÀ
Sotto un
autobus
Le aziende
di trasporto
ora potranno
anche
noleggiare
i mezzi per
il servizio**



Peso: 22%

Anche il lungo termine corre più del mercato

L noleggio a lungo termine continua la corsa. Secondo le rilevazioni di Dataforce, società internazionale di analisi di mercato specializzata nel comparto flotte, nei primi dieci mesi del 2017 sono stati immatricolati in Italia dagli operatori Nlt 253.283 mezzi, tra autovetture e veicoli commerciali leggeri. Rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, si tratta di oltre 25.000 nuove targhe in più, equivalenti a un incremento dell'11,1%.

A spingere le immatricolazioni sono state soprattutto le società captive, cioè quelle controllate dalle case automobilistiche che sempre più spesso si attrezzano per gestire "in proprio" questa particolare fetta di mercato, mentre le imprese che si potrebbero definire generaliste - indipendenti o comunque legate a realtà estranee al mondo dei costruttori - sono attestate sui volumi del 2016.

A guidare la classifica dei player sono comunque queste ultime, forti di un'esperienza consolidata e dell'autorevolezza e affidabilità conquistate negli anni nei confronti della clientela. Sul gradino più alto del podio rimane saldamente Ald, che anzi consolida la propria leadership portando la quota nello specifico mercato dal 18,9% dell'anno scorso al 22% attuale grazie alle 55.615 unità immatricolate in 10 mesi, con una crescita del 29,6% - 12.695 targhe in più - rispetto all'anno scorso. Al

secondo posto c'è Leasys, che ha incrementato del 6,6% i propri acquisti a 53.125 unità attestandosi al 21% dello specifico mercato precedendo Arval, che difende la "medaglia di bronzo", ma cova bellicosi propositi.

ATTENZIONE AI PRIVATI

La società controllata dal gigante francese Bnp Paribas è infatti l'unica tra i big a essere concentrata esclusivamente sul mercato business, ma ha già annunciato che entro la fine dell'anno punterà anche sulla clientela privata che potrebbe consentirle di colmare il gap - circa 5 punti percentuali - che la separa da concorrenti che la precedono. A completare il poker degli specialisti, il cui peso sul comparto si attesta attorno al 75%, concorre Leaseplan con il 13,7% di quota e 34.771 unità acquisite nei dieci mesi (+12% sull'anno precedente).

A spartirsi il 25% della torta restano le società captive, più piccole ma caratterizzate in genere da una maggiore vivacità come conferma Vw Group, quinto in classifica con un tasso di crescita del 30% mentre la Mercedes che lo segue, pur avendo archiviato un calo del 6,8%, può consolarsi con l'eccellente performance Athlon (+33,4%), acquisita lo scorso anno dal gruppo Daimler e attualmente piazzata in nona posizione, alle spalle di Alphabet, la captive del Bmw Group a sua volta cresciuta del 5,7%.

Secondo le valutazioni degli analisti di Dataforce, gli ultimi due mesi potrebbero portare il noleggio a lungo termine a superare di slancio il muro delle 300.000 immatricolazioni nell'anno (contro le 267.000 del 2017), grazie all'accelerazione delle acquisizioni dettata dall'incertezza delle aziende sulla proroga anche per l'anno prossimo del cosiddetto «superammortamento».

Secondo Aniasa, l'Associazione confindustriale in cui si riconoscono tutte le aziende del noleggio, la proroga di questo provvedimento potrebbe determinare nel 2018 una crescita del 6% per il lungo termine, che in caso contrario potrebbe invece andare incontro a un arretramento quantificato nell'ordine del 7% al quale non sarebbe estranea la «corsa all'ultimo contratto» del bimestre conclusivo di quest'anno.

La stessa Aniasa, nella più recente edizione della sua consueta e articolata analisi sugli acquisti delle flotte, evidenzia come nel primo semestre del 2017 a crescere nel comparto Nlt siano state soprattutto le vetture medie di segmento C (+23%) e quelle di classe superiore (segmento E, +17%). Mentre per quanto riguarda le configurazioni di carrozzeria spicca il +61% registrato dai crossover, non a caso i più vivaci anche nel comparto delle vendite ai privati.

Giampiero Bottino

LA SCENA È DOMINATA DALLE AZIENDE "INDIPENDENTI" MA SI RAFFORZANO DI PIÙ QUELLE CONTROLLATE DAI COSTRUTTORI



Immatricolazioni NLT

Dati relativi ai primi 10 mesi 2017

TOP 10 MARCA		TOP 10 MODELLO	
1 Fiat	56.189	Fiat	Panda 16.831
2 Ford	17.984	Fiat	500 9.979
3 Volkswagen	16.078	Fiat	500X 9.030
4 Audi	14.540	Fiat	Tipo 8.446
5 Renault	13.369	Fiat	500L 7.369
6 BMW	13.021	Nissan	Qashqai 6.306
7 Mercedes	11.124	Ford	Fiesta 6.051
8 Nissan	10.671	Renault	Clio 5.815
9 Peugeot	8.899	Volkswagen	Golf 4.791
10 Opel	8.267	Jeep	Renegade 4.375
Totale 228.677			



Peso: 26%

Le flotte puntano sulla telematica ma gli utenti temono per la privacy

Dimmi dove vai e ti dirò chi sei. La telematica si fa strada nel mondo delle flotte aziendali. Una garanzia per la sicurezza, una semplificazione per chi deve gestire il parco circolante. Una sintesi di quanto emerso dalla ricerca realizzata da Top Thousand, un Osservatorio permanente sulla mobilità aziendale. Il campione esaminato era formato da ben 60 aziende, provenienti da differenti settori merceologici.

Il dato rilevato mostra come questa tipologia di dispositivi sia sempre più presente all'interno del sistema flotte, anche se la rapidità di diffusione non si presenta così celere. Questo perché ci sono alcuni punti poco chiari che non sempre soddisfano chi poi il veicolo lo deve guidare. Il riferimento è circa la privacy dell'individuo, che teme di essere inseguito istante per istante dalla propria azienda. La realtà dei fatti è però rappresentata in modo diverso, in virtù di una tecnologia sempre più evoluta, in grado sia di esaudire le necessità dell'azienda che quelle dell'utente finale.

La definizione "telematica a bordo" sottintende la presenza della scatola nera. Un dispositivo che raccoglie una serie di dati, che vanno più semplicemente dalla localizzazione del mezzo via Gps, sino ai con-

sumi della vettura. Uno spettro di informazioni utilissimo a chi poi si trova a dover gestire la flotta. Un sistema che nella maggior parte dei casi può essere fornito direttamente dalla società che fornisce la soluzione del noleggio a lungo termine, in altri viene sviluppata internamente dall'azienda che ha in dote la flotta, mentre la terza via è quella di impiegare un provider di servizi telematici. Un crocevia di "rimedi", meglio raccontato dai numeri protagonisti della ricerca messa in campo da Top Thousand. Il numero totale di veicoli che si rifà alle 60 aziende di cui sopra, supera le 53.000 unità. Di questo insieme, l'84% (circa 44.500 veicoli), sono gestiti con la formula del noleggio a lungo termine. Tra coloro che fanno la scelta della scatola nera, è il 41% ad affidarsi alla società di noleggio, quando solo il 3% lo realizza ad hoc, e la fetta restante è condivisa (e divisa) tra i provider di servizi telematici.

Quel che è certo, è che di qui a breve la scatola nera diverrà sempre di più uno standard. Non si tratta solo di amministrare in modo più efficiente una flotta aziendale, perché ne deriva un risparmio economico su più fronti. Anche in questo caso sono i numeri a confermare quanto detto, facendo luce su di un aspetto delle flotte spesso poco con-

siderato.

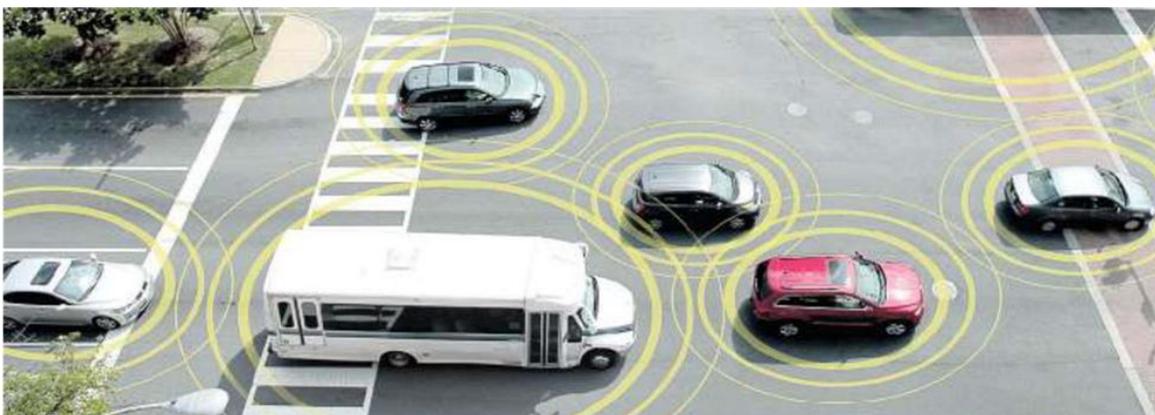
COSTI MOLTO ELEVATI

Basta leggere gli ultimi dati forniti da Aniasa per scoprire che furti e sinistri causino al solo settore del noleggio a lungo termine perdite, rispettivamente, di 46,6 milioni di euro e 285 milioni di euro. Un costo che la presenza di una scatola nera a bordo vettura può contribuire a ridurre. Perché in qualche modo influenza chi guida ad essere più responsabile al volante. Una responsabilità che può avere effetto positivo anche sui consumi, riducendo così pure la voce dei costi di gestione e di manutenzione dei mezzi.

L'impasse che ruota invece attorno alla privacy non è ancora stato risolto del tutto. E difficilmente si troverà una soluzione a breve. Oggi le scatole nere non trasmettono di continuo dati all'azienda, ma solo al provider dei servizi in determinate situazioni come in caso di incidente o di emergenza.

Cesare Cappa

**UNA RICERCA
EFFETTUATA DA
"TOP THOUSAND"
EVIDENZIA LA
TENDENZA. SI DIFFONDE
LA SCATOLA NERA**



Peso: 25%

L'intervista Michele Crisci

Per il presidente dell'Unrae i cambiamenti che dovrà affrontare il settore sono un'ottima arma di rilancio

«L'auto ha grandi opportunità, può aiutare la ripresa»

Colloquio con le altre associazioni e le istituzioni per affrontare le grandi trasformazioni dell'automobile e della mobilità attraverso lo svecchiamento del circolante, lo sviluppo di nuove infrastrutture e un piano che integri il trasporto privato con quello pubblico. Queste sono le priorità di Michele Crisci, presidente Unrae dall'aprile scorso dopo due mandati di Massimo Nordio.

Quali sono gli elementi di continuità con la precedente presidenza?

«Molti. Dopo anni di crisi, il tema sono le grandi trasformazioni che il mondo dell'automobile è chiamato ad affrontare. Oramai parliamo di mobilità e c'è la necessità di ammodernare le infrastrutture del paese facendo in modo che sia in grado di intercettare le nuove tecnologie. L'Unrae ha una posizione di neutralità tecnologica. Elettrico, ibrido o metano... vanno tutti bene: basta che riducano l'impatto ambientale anche in vista dell'obiettivo dei 95 g/km di CO2 nel 2021 e di un'ulteriore riduzione del 30% entro il 2030. Ci sono poi i temi della guida condivisa e della guida autonoma e tutte le nuove tecnologie che il nostro mondo poli-

tico e la nostra industria devono cogliere».

Quali sono i problemi e le opportunità?

«L'automobile ha determinato negli ultimi 30-40 anni il nostro stile di vita e le infrastrutture di comunicazione. La speranza è che i prossimi cambiamenti dell'auto possano rilanciare l'economia. Occorrono investimenti molto importanti e il rinnovamento del parco circolante che è il più vecchio d'Europa e uno dei più inquinanti. C'è dunque bisogno di una cabina di regia e di una sceneggiatura».

In questa cabina di regia chi ci dovrebbe essere?

«Le associazioni che riguardano il mondo dell'auto, FCA e le associazioni che riguardano il noleggio, il finanziamento e i concessionari perché questo è un percorso che dobbiamo fare tutti a braccetto per enucleare temi comuni che dobbiamo portare presso le istituzioni».

Quali sono i punti sui quali, come associazioni, dovete trovarvi concordi?

«Il primo è il ricambio del parco circolante che non deve tenere conto solo delle nuove forme di motorizzazione. C'è una parte che ha un ricambio veloce e

un'altra da 10 milioni di auto, dall'Euro 0 all'Euro 3, che ha un ritmo di ricambio di 50-60mila unità all'anno. Non possiamo incidere a questo ritmo su automobilisti che non hanno una grande possibilità di spesa e che difficilmente acquisteranno un'auto elettrica o un ibrido. Il punto è premiare subito l'acquisto virtuoso e puntare su elettrico e idrogeno nel medio e lungo periodo, ma dobbiamo partire da quello che il mercato offre adesso anche perché, al momento, non c'è un'infrastruttura».

Quali potrebbero essere le misure?

«Fare in modo che gli acquisti abbiano una qualità. Non si capisce perché chi acquista delle finestre o una caldaia per migliorare l'efficienza energetica delle abitazioni abbia una defiscalizzazione e



Peso: 60%

questo non possa esserci per le automobili. Potremmo anche defiscalizzare gli interessi sulle rate, come avviene sui mutui. La nostra idea non è di vendere più macchine, ma dare qualità all'acquisto».

Che cosa succederebbe se ci fosse per l'auto aziendale una tassazione strutturalmente allineata agli altri paesi?

«Intanto speriamo che il governo confermi il super ammortamento nella legge di stabilità che in questi ultimi 2 anni ha quasi bilanciato la tassazione sfavorevole. Se non fosse prorogato, rischieremo un crollo dopo giugno 2018. Una tassazione a livelli europei per l'auto aziendale darebbe un grandissimo impulso soprattutto per la velocità di ricambio creando un mercato di quantità e qualità».

Qual è il rapporto tra Unrae e Aniasa?

«Con Aniasa la relazione è ottima. Io e Andrea Cardinali (il presidente, ndr) ci sentiamo spessissimo condividendo temi e preoc-

cupazioni. Il noleggio ha una fetta sempre più ampia del mercato, anche verso i privati, ed è il primo a portare su strada le nuove tecnologie provvedendo a gestire anche l'usato».

Il noleggiatore è per la casa un concorrente?

«Al momento no. Prima di tutto, le aziende di noleggio per noi sono clienti straordinari, ma le case automobilistiche si stanno aprendo sempre di più verso servizi come il noleggio e il car sharing e potrebbero diventare concorrenti dirette. Il noleggio però è un business diverso e comporta rischi enormi invece le case, soprattutto quelle premium, hanno maggiore presenza sul territorio ed il brand, un fattore che crea valore anche per le aziende di noleggio».

E allora dove va il cliente?

«Penso che il pubblico chiederà sempre di più la mobilità come un servizio. Il cliente fisserà il suo budget, e non si dedicherà più a configurare la vettura, ma i servizi che gli permetteranno di

muoversi pagando un forfait o a consumo. Avrà un pacchetto e un costo certo con varie possibilità, un po' come succede con le società telefoniche: un abbonamento a un costo prefissato con la possibilità di scegliere tra 3 o 4 telefoni. Penso che in futuro il 50-60% dei clienti non sceglierà la vettura, ma il servizio».

Le case hanno un piano di lancio imponente per le auto elettriche, l'Enel ha annunciato il proprio piano infrastrutturale. Mancano le istituzioni. Che cosa dovrebbero fare?

«L'elettrico, a batteria o a idrogeno, sarà la scelta più importante per il futuro. Penso che ci debba essere un piano infrastrutturale statale, ma debbano esserci anche politiche e facilitazioni sul

LE ASSOCIAZIONI E I PROTAGONISTI DEL COMPARTO DEVONO LAVORARE INSIEME PER COINVOLGERE LE ISTITUZIONI

VA SVECCHIATO IL PARCO CIRCOLANTE È NECESSARIO UN PIANO INTEGRATO PUBBLICO-PRIVATO PER LA MOBILITÀ



Immatricolazioni RAC

Dati relativi ai primi 10 mesi 2017

TOP 10 MARCA		TOP 10 MODELLO			
1	Fiat	36.447	1	Fiat Panda	10.521
2	Citroen	9.538	2	Fiat 500	7.361
3	Peugeot	9.372	3	Fiat 500L	5.935
4	Renault	9.271	4	Fiat Tipo	5.813
5	Opel	6.640	5	Lancia Ypsilon	4.188
6	Volkswagen	6.269	6	Citroen C3	3.916
7	Ford	5.970	7	Peugeot 208	2.637
8	Nissan	5.856	8	Fiat Punto	2.521
9	Audi	5.345	9	Peugeot 308	2.513
10	Lancia	4.188	10	Citroen C4	2.433
		Totale 125.845			



Peso: 60%