

Un milione di macchine Il traguardo del noleggio

Il numero dei veicoli dei parchi entro la fine dell'anno:

lo stima Aniasa, ipotizzando una crescita del 18%

Il boom di agosto e il cambio di passo:

quasi un'auto su due non è più di proprietà delle famiglie

di **Andrea Salvadori**

Il noleggio continua ad aumentare il suo peso all'interno del mercato italiano dell'automobile. Se negli anni della crisi economica seguita al crac di Lehman Brothers, la locazione delle auto e dei veicoli commerciali ha rappresentato l'ancora di salvezza per le case costruttrici, alle prese con il crollo verticale della domanda dei privati, anche in seguito il renting non ha smesso di incrementare il suo business. Gli operatori del noleggio, in particolare quelli del lungo termine, la fetta più importante del settore, sono stati in grado di mettere in atto nuove politiche commerciali pensate per allargare la platea di clienti.

Obiettivi

Non più dunque solo le grandi aziende, il target tradizionale del lungo termine, ma anche le piccole e le medie imprese, i professionisti e, più di recente, i privati. Su quest'ultimi, in particolare, si stanno concentrando gli investimenti delle case anche in termini di comunicazione con il lancio di spot pubblicitari dedicati, qualcosa di inimmaginabile sino a pochi anni fa. Il privato, d'altronde, è sempre meno sensibile al concetto di proprietà, la rapida diffusione nei grandi centri urbani dei servizi car sharing ha cambiato il suo approccio alla mobilità, con effetti benefici an-

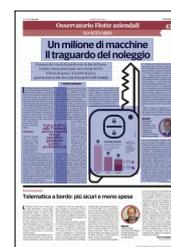
che per chi noleggia le auto.

In questo scenario, dopo aver archiviato il 2017 con un giro d'affari di oltre 7 miliardi (di cui 4,9 provenienti dal lungo termine, 1,2 dal breve e altri 1,2 dalla rivendita dei veicoli a fine noleggio), il renting ha continuato a correre anche nella prima parte dell'anno.

Dall'esame delle immatricolazioni per canale di vendita, nei primi otto mesi dell'anno il noleggio ha aumentato gli acquisti del 7,5% con una quota di mercato salita al 25% rispetto al 23,2% del periodo gennaio-agosto 2017. Il mondo aziendale considerato nella sua interezza, inclusi dunque anche gli acquisti delle società, leasing compreso,

(in leggera crescita e con una quota pari al 20,7%), ha aumentato il volume delle immatricolazioni del 4,3% arrivando a rappresentare il 45,7% del settore dell'auto con i privati scesi al 54,3%.

Agosto, in particolare, ha visto un forte aumento delle immatricolazioni del noleggio, +31,3%. A trainare le vendite sono stati i risultati del lungo termine, con numeri in crescita del



Peso: 57%

35%, mentre il breve termine ha subito una battuta d'arresto (-17,5%). Alla luce dei risultati ottenuti, molto superiori alle aspettative di inizio anno, **Aniasa**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, si attende per la fine del 2018 un incremento del 10% delle immatricolazioni dei veicoli in locazione, che dovrebbero così toccare le 447.000 unità. In un mercato, quello dell'automobile, che dovrebbe raggiungere quota 2 milioni immatricolazioni. La flotta in circolazione del noleggio, prevista in aumento di circa il 18%, supererà così il milione di veicoli, stabilendo un nuovo record. A beneficiare del boom non possono che essere i principali operatori del settore.

«L'esercizio 2017 ha evidenziato tassi di sviluppo del business superiori a quanto previsto dal piano 2017-2020 con un fatturato di circa 250 milioni, in aumento del 9%, e con un utile operativo di oltre 25 milioni, in crescita del

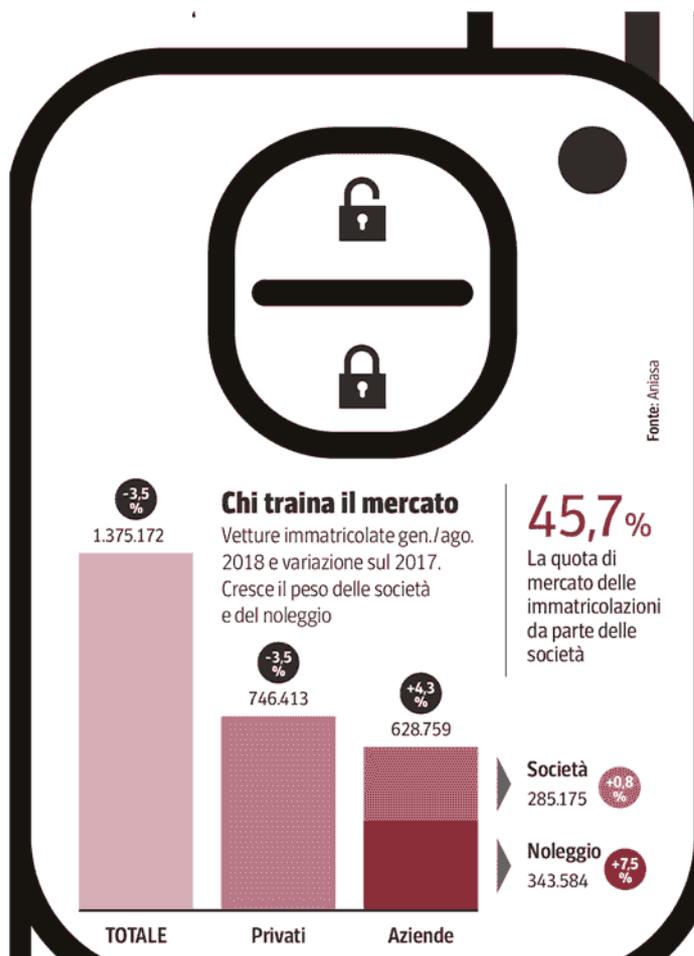
7,2% — spiega Andrea Compiani, vice direttore generale di Car Server, la prima società del settore a capitale interamente italiano —. Da una previsione di incremento della flotta del 4,7% siamo inoltre arrivati al +11% raggiungendo così in anticipo gli obiettivi prefissati. Nel primo trimestre del 2018 abbiamo dunque approvato un nuovo piano che prevede un incremento degli investimenti del 40% per il corrente esercizio e un fatturato di oltre 400 milioni di euro nel 2020, il 30% in più rispetto a quanto previsto in precedenza».

Anche il bilancio di Alphabet, la società di servizi di mobilità aziendale del gruppo Bmw, è positivo. «Per un settore che sta registrando negli ultimi mesi una sostanziale stabilità, abbiamo un mercato del noleggio a lungo termine che invece continua a crescere. E anche Alphabet non è da meno — spiega il sales marketing director Marco Girelli —. Nell'ultimo quadrimestre

abbiamo registrato una raccolta ordini in crescita del 30%, mettendo a segno performance migliori del mercato di riferimento. Oggi gestiamo circa 29 mila tra auto e veicoli commerciali leggeri per oltre 9.500 clienti». Leasys (Fca Bank) ha invece avviato un'internazionalizzazione che le ha permesso nel giro di un anno di essere presente in altri sei mercati europei: Spagna, Francia, Germania, Regno Unito, Belgio e Paesi Bassi. Un piano in divenire con l'ingresso in nuovi mercati.

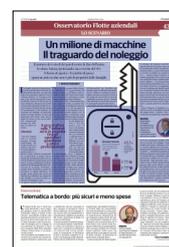
© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il giro d'affari vale 7 miliardi ed è in crescita
Ora gli operatori guardano a pmi e professionisti**



Mobilità

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



Peso: 57%

L'evoluzione

Le società di noleggio in prima fila: meno costi con norme omogenee

Il car sharing piace ai cittadini e trova sempre più consensi anche nel mondo delle aziende. I servizi di condivisione delle automobili, che in soli cinque anni hanno rivoluzionato la mobilità delle nostre città (il primo operatore a flusso libero in Italia è stato Car2Go con le Smart Fortwo nell'agosto del 2013), «sono ormai entrati a pieno titolo nelle politiche di chi si occupa di gestione delle flotte all'interno di tante imprese», spiega Alberto Valecchi, coordinatore della sezione car sharing di Aniasa. Il car sharing è diventato così una soluzione cui le aziende possono ricorrere per gli spostamenti della propria forza lavoro, un'alternativa più economica oltretutto rispetto ad altre modalità di trasporto come i taxi, noleggio a breve termine o rimborsi chilometrici per l'utilizzo di auto private.

Inoltre, il corporate car sharing è una soluzione che ben si affianca ad altre formule più tradizionali utilizzate dalle imprese per la composizione delle flotte, a partire dal noleggio a lungo termine. E infatti tutte le società del renting, chi prima e chi dopo, hanno lanciato negli ultimi anni soluzioni di car sharing all'interno della propria offerta. Mentre gli operatori del car sharing a flusso libero, come Car2Go e DriveNow, hanno iniziato a proporre pacchetti dedicati al target business.

Nel mondo del noleggio Alphabet, tra le prime aziende del settore a puntare sul corporate car sharing con il lancio nel 2015 di AlphaCity, ha rinnovato prima dell'estate l'offerta. La so-

cietà di Bmw ha ampliato la disponibilità di veicoli messi a disposizione del mercato puntando non più solo sui modelli della capogruppo ma anche di altre marche, coprendo il segmento delle city car, delle auto premium, dei veicoli commerciali leggeri e proponendo un'ampia gamma di elettriche.

Il car sharing sta migliorando la qualità della vita nelle nostre città, riducendo il traffico e favorendo la diffusione delle elettriche. «Le istituzioni dovrebbero sostenerne la diffusione con provvedimenti mirati — prosegue Valecchi —. La sensibilità del governo nei confronti dei temi della mobilità condivisa ed elettrica ci lascia ben sperare». Aniasa è in prima fila per il riconoscimento della funzione di servizio pubblico del car sharing, il che comporterebbe un'applicazione dell'Iva agevolata al 10% anziché al 22%. L'associazione guarda poi al nuovo Codice della strada, fermo agli anni Ottanta, «dove dovrà trovare spazio la prima definizione normativa dei *vehicle sharing*, intendendo per *vehicle* una categoria più ampia di mezzi e non solo le auto, dagli scooter ai veicoli commerciali».

Le società spingono anche per un'omogeneizzazione del quadro normativo. «Oggi ogni città ha le sue regole e questo comporta costi più elevati per chi fornisce il servizio e, di conseguenza, anche per chi ne usufruisce».

A. Sal.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Osservatorio Flotte aziendali

SICUREZZA

Meno furti, ladri più tecnologici

La prevenzione funziona. Ma ora nel mirino ci sono i navigatori satellitari. E c'è chi clona le serrature...

di **Andrea Salvadori**

Furti d'auto urti d'auto in lieve diminuzione nel 2017 in Italia ma si consolida un nuovo fenomeno, quello della sottrazione dei navigatori satellitari. Ogni anno in Italia vengono rubate circa 100.000 auto, di cui 6.000 di proprietà delle società del noleggio di cui 1.173 nel breve termine (vedi tabella). Per quanto riguarda questi operatori, il decremento è dovuto in primo luogo alla maggiore penetrazione dei dispositivi telematici presso le flotte dei noleggiatori, in grado di garantire ottimi risultati sia in fase di prevenzione dei furti, sia per le attività di recupero dei veicoli.

I noleggiatori stanno infatti rafforzando l'attività di prevenzione proteggendo la propria flotta con dispositivi tecnologici satellitari e in radio-frequenza, utili al rilevamento e al recupero delle auto rubate. Grazie a queste dotazioni, i recuperi oggi avvengono in genere nelle 48 ore successive al furto. «I danni legati ai furti rimangono comunque ingenti per gli operatori del settore, considerando l'immediata perdita del valore del veicolo, il mancato fatturato dovuto all'impossibilità di noleggiarlo e i costi di gestione per le pratiche amministrative e burocratiche connesse alla sottrazione del veicolo», spiega Giuseppe Benincasa, segretario generale di **Aniasa**. I furti di veicoli noleggiati avvengo-

no in particolare in Campania, Puglia, Sicilia, Lazio e Lombardia, regioni dove si concentra il 90% dei casi, e riguardano principalmente vetture utilitarie come 500, Panda e Fiesta con l'obiettivo di alimentare il mercato nero dei pezzi di ricambio.

L'evoluzione

Negli ultimi tempi, mette in luce però il dossier «L'evoluzione dei furti d'auto: emergenza Suv», elaborato da LoJack Italia, la società americana parte del colosso della telematica CalAmp, le organizzazioni criminali hanno iniziato a spostare le loro attenzioni anche verso i Suv, i cui furti sono infatti cresciuti lo scorso anno di oltre l'8% rispetto al 2016, considerando tutto il mercato auto e non solo il noleggio. I modelli più rubati tra i suv sono Nissan Qashqai, Kia Sportage e Range Rover.

Un fenomeno che si è consolidato negli ultimi quattro anni riguarda invece i furti dei navigatori satellitari, sottratti da un lato sempre per alimentare il mercato nero dei pezzi di ricambio, dall'altro perché i ladri hanno così l'opportunità di entrare in possesso di microprocessori molto sofisticati che possono poi essere utilizzati per la clonazione delle carte di credito.

Anche in questo caso, i danni per i proprietari delle auto, noleggiatori compresi, non sono indifferenti. Il navigatore satellitare ha infatti un costo, a seconda del segmento di appartenenza del veicolo, che va dai 1.700 sino

ai 7.000 euro per i modelli premium. Inoltre, i ladri in genere, essendo costretti a compiere il furto nel più breve tempo possibile, finiscono anche per danneggiare la parte centrale del cruscotto e compromettere il cablaggio dei fili, gravando il proprietario di ulteriori costi.

«Alcune aziende del settore della locazione hanno dovuto sostenere spese per 2 milioni di euro in un anno solo per i furti del navigatore — aggiunge Giuseppe Benincasa—. Complessivamente, il fenomeno è passato dai 1.438 veicoli coinvolti nel 2014 a oltre 1.800 per un danno che, lo scorso anno, abbiamo stimato sia stato di 10 milioni di euro. Inoltre, spesso questi furti riguardano gli stessi veicoli aziendali: dei complessivi 4.775 veicoli vittime di queste attività criminali, ben 1.010 sono stati infatti colpiti più volte».

Oggi la rottura del finestrino, il furto delle chiavi, o la forzatura delle serrature stanno lentamente cedendo il passo ai cosiddetti furti hi-tech. Nel nostro paese, segnala sempre lo studio di LoJack Italia, quasi il 25% dei furti di Suv avviene ricorrendo all'utilizzo di dispositivi tecnologici come il sistema di riprogrammazione della chiave e il relay attack, la clonazione del sistema elettronico per l'apertura delle porte e l'accensione

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il fenomeno	2017	2016	Var. %
L'andamento di furti e appropriazioni indebite	1.173	1.173	0,0%
Totale furti	1.141	1.145	-0,3%
- di cui vetture	32	28	14,3%
- di cui furgoni	544	534	1,9%
Veicoli recuperati da furti	192	162	18,5%
Appropriazioni indebite	183	156	17,3%
- di cui vetture	9	6	50,0%
- di cui furgoni	145	111	30,6%
Veicoli recuperati da appropriazioni indebite	7.750.786	7.264.945	6,7%
Danno da furti (euro)	0,64%	0,62%	3,5%
Danno dei furti sul fatturato	I dati si riferiscono al noleggio a breve termine		



Peso:40%

tuttosoldi

IL FENOMENO DEL BIKE SHARING

Bici e motorini spingono la mobilità sostenibile

In Italia si espandono le app per condividere le due ruote. E Vodafone lancia con Bitride il modello ibrido

FABRIZIO GORIA

L'Italia, in uno specifico campo, non è ancora al livello degli Stati Uniti, ma poco ci manca. Si tratta del settore della mobilità sostenibile e condivisa, come bike e car sharing, i servizi di noleggio bici e auto in condivisione e senza intermediari. Si scarica un app sul telefonino, si collega il conto corrente o la carta di credito (anche prepagata), e si può scegliere di noleggiare un veicolo, quasi sempre a basso impatto ambientale, per il tempo che si vuole. E fra startup, arrivi e addii, il mercato è destinato a espandersi ancora.

Negli ultimi 24 mesi le principali città americane, da Boston a Washington, passando per Chicago, New York, Los Angeles e San Francisco, hanno osservato un'invasione silenziosa, ma capillare. Quella di biciclette e monopattini, sia in versione normale, senza aiuti tecnologici nella progressione, sia in versione elettrica.

Nomi come Mobike, Ofo, Lime, Bird - le principali società del segmento - sono arrivate sulla bocca di tutti, soprattutto i più giovani. E dopo lo sbarco negli Usa, è arrivato quello in Europa. L'Italia non è stata esente da questa rivoluzione dei trasporti, che riguarda anche le autovetture, i cui protagonisti sono Car2Go ed Enjoy, di Eni. Specie su quest'ultimo fronte, la tendenza in Italia è consolidata, come testimoniano i dati relativi al 2017 dell'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici (Aniasa), facente parte della galassia Confindustria. Il car sharing, infatti, nel nostro Paese è cresciuto del 21% su base annua, per un totale di 1,3 milioni di utenti iscritti, di cui 820mila attivi.

È, tuttavia, sul versante dei mezzi di locomozione ecologica che si devono attendere le maggiori novità. Del resto, a livello globale, Morgan Stanley ritiene che il mercato di bici e

monopattini in condivisione passerà dai 3,6 miliardi di euro del 2017 ai 7,5 miliardi del 2021, per un totale di 20 milioni di veicoli. Primo, per l'esigenza di ridurre le emissioni di anidride carbonica, quindi inquinare di meno. Secondo, perché la generazione dei nati intorno agli anni Ottanta, i cosiddetti Millennial, hanno vincoli di spesa più ridotti e in molti casi non possono affrontare l'acquisto di un autoveicolo. Come riportato dalle testate specialistiche, come Bike Italia, gli operatori hanno avuto un'accoglienza positiva, ma non sono mancati i problemi. Mobike è arrivato a Milano e Firenze su tutti, seguito nel resto d'Italia da Ofo, e infine da Obike e Gobe Bike. Quest'ultima ha deciso di uscire dal mercato europeo a causa dei troppi episodi di vandalismo, mentre Ofo ha optato per focalizzarsi su Milano e Mobike a rivedere la sua politica di noleggio nelle metropoli, sempre

per via della scarsa responsabilità di pochi nella cura dei mezzi messi a disposizione dei cittadini. Di contro, Obike ha portato i libri in tribunale.

Non mancano, tuttavia, le nuove iniziative, come quella dei tedeschi di Nextbike, pronti a nuove espansioni, e gli scooter di MiMoto. E le altre che saranno discusse durante il convegno Bike Sharing City, previsto a Milano per il 24 settembre.

Una delle novità più interessanti è rappresentata da Bitride, nato da Vodafone e Zehus, e presente a Milano. Si tratta di biciclette a pedalata assistita, quindi ibride. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Peso: 42%