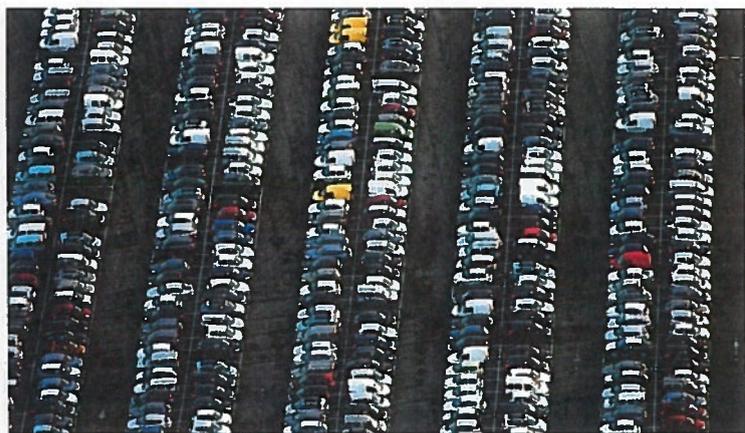


FLOTTE AZIENDALI

Il parco auto si rinnova con il noleggio

AUMENTANO LE IMMATRICOLAZIONI E SI CONFERMA ELEVATO IL TURN OVER DEI VEICOLI. PIACE LA FORMULA DEL LUNGO TERMINE, CHE NELLE AZIENDE SEMPLIFICA LA GESTIONE E CONSENTE RISPARMI DI TEMPO E DENARO



In Italia il parco circolante di autovetture continua a invecchiare, rinviando a tempi migliori un sostanziale rinnovo della sua componente più inquinante e insicura.

Degli oltre 38 milioni di auto sulle nostre strade, il 24% risponde alle norme Euro 1,2,3 oppure è addirittura antecedente alle disposizioni sulle emissioni, le cosiddette Euro 0. Di queste ultime, nonostante si tratti di mezzi vecchi e a elevato impatto ambientale, gli italiani continuano a non privarsi, in quanto di basso valore economico sul mercato dell'usato e perché la vendita obbligherebbe ad acquistare una vettura nuova, con costi difficilmente

soportabili per i proprietari di questi veicoli. Lo scorso anno ne sono state radiate appena 25mila (lo 0,6%). Secondo il centro studi Fleet&Mobility, proseguendo a questo ritmo, l'eliminazione dalle strade di tutte le auto Euro 0 richiederebbe oltre un secolo. A rendere meno vetusto il parco circolante nazionale ci sta pensando, in misura sempre crescente, l'offerta di mobilità a noleggio.

Sotto questo profilo due sono i principali fattori che caratterizzano questo settore: l'aumento delle immatricolazioni, arrivate a rappresentare a fine 2017 il 23% del mercato nazionale (addirittura il 30% nel primo trimestre 2018) e l'elevato turn over dei veicoli che rimangono in flotta per 6-8 mesi nel breve termine e per 36 mesi nel lungo termine.

Il successo della formula del noleggio si è allargato anche grazie alla diffusione del car sharing in alcuni centri cittadini e a un approccio sempre più flessibile nei confronti delle esigenze della clientela, turistica ed aziendale.

Oggi le attività di locazione contano su numeri rilevanti: flotta di 850mila veicoli, utilizzati ogni giorno per ragioni di business e turismo da 750mila persone che si affidano ai servizi di noleggio a lungo termine,

IMMATRICOLAZIONI MERCATO AUTO

Per utilizzatore Professionisti	Gen/Mar 2018	Gen/Mar 2017	Var % Gen/Mar 2018/2017	Gen/Mar 2018 %	Gen/Mar 2017 %
Privati	302.408	341.077	-11,3	52,3	58,1
Aziende (*) di cui:	275.705	245.762	12,2	47,6	41,5
Noleggio	160.972	143.591	12,1	27,8	24,5
• breve termine	75.863	69.117	9,8	13,1	11,8
• lungo termine	85.109	74.474	14,3	14,7	12,7
Società (**)	114.733	102.171	12,3	19,8	17
Totale	578.113	586.839	-1,5	100	100



Pietro Teofilatto

da 90mila che scelgono il noleggio a breve termine e da oltre 17mila utenti di car sharing. Lo scenario è in continua evoluzione e, guardando a quanto avviene in altri paesi europei, appare chiaro come esistano ancora ampi margini di sviluppo per i servizi di mobilità *pay per use* che stanno entrando gradualmente nei costumi degli italiani, da sem-

pre abituati a considerare esclusivamente l'auto di proprietà.

Consolidata la fascia delle multinazionali, delle grandi e medie imprese, il noleggio a lungo termine ha registrato nell'ultimo triennio ulteriori successi nel mondo delle partite Iva e dei professionisti e oggi ha raggiunto anche i privati, con oltre 25mila contratti in corso a fine 2017.

I vantaggi economici e gestionali del noleggio a lungo termine appaiono evidenti: aziende e privati sono sollevati dalle spese del bollo, dell'assicurazione, di manutenzione, non devono anticipare capitale e possono definire i costi per l'intera durata del contratto, non avendo poi il problema nella gestione dell'usato. Il tutto all'insegna della semplificazione e del risparmio di denaro e tempo.

Gli operatori del noleggio a lungo termine sono oggi impegnati a sostenere le "car policy green" delle aziende clienti orientandole verso: l'immissione in flotta di veicoli nuovi e, in alcuni casi, con motorizzazioni alternative a quelle più diffuse (prevalentemente bifuel e ibrido); il monitoraggio delle emissioni della flotta e l'identificazione di soluzioni su misura per ridurre l'impatto ambientale; la consulenza nella costruzione ex novo di un parco auto che rispetti parametri sostenibili; corsi di guida sicura e a bassi consumi; meccanismi di



SI PARLA DI
MOBILITÀ SOSTENIBILE

compensazione dell'inquinamento. Senza considerare che la tendenza orientata a ridurre al minimo le emissioni di CO2 nell'ambiente trova sempre maggiori adepti in quanto, in un contesto generale di grande attenzione ai costi, determina effetti positivi anche sul fronte dei saving economici.

Dalla sua prima apparizione sul mercato nazionale (negli anni '90), il diesel è stata l'alimentazione regina nelle attività di noleggio a lungo termine.

Oggi, complice l'evoluzione tecnologica e la "demonizzazione" a livello internazionale di questa motorizzazione, il ritorno al benzina, insieme al passaggio all'ibrido, elettrico, metano o Gpl stanno diventando opzioni percorribili.

Secondo i dati Aniasa, l'Associazione nazionale Industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici di Confindustria, nei primi nove mesi dello scorso anno le vetture alimentate a gasolio hanno rappresentato quasi il 75% del totale veicoli in noleggio long term, mentre le benzina hanno superato di poco quota 20%; il restante 5%

è stato suddiviso tra elettriche, metano, gpl e ibride, con queste ultime in forte crescita (+48% rispetto allo stesso periodo del 2016).

Le vetture in flotta sono ancora oggi per oltre il 90% Euro 6 e le emissioni di polveri sottili o particolato del motore diesel sono state ridotte del 96%, da 0,14 grammi per chilometro (Euro 1) a 0,005 gr/km.

Se a ciò si aggiunge che il riscaldamento degli edifici produce il triplo delle emissioni di Pm10 e Pm2,5 generate dai veicoli in circolazione e che il diesel produce meno emissioni di CO2 rispetto al motore a benzina, assume una chiara dimensione l'impatto sul minore inquinamento prodotto dall'evoluzione tecnologica degli attuali motori termici.

Ma la campagna di contrasto nei confronti del diesel avviata con il "dieselgate", i blocchi alla circolazione nei centri urbani minacciati in diverse città (Parigi, Londra, Atene, Madrid, Roma, solo per citarne alcune), accompagnata dagli annunci di disimpegno lanciati da alcune case automobilistiche, sono destinati a produrre nel

— LONG TERM, IMMATRICOLAZIONI PER ALIMENTAZIONE —

	9 mesi 2017	9 mesi 2016
Gasolio	74,7%	76,0%
Benzina	20,5%	19,8%
Ibride	2,3%	1,8%
GPL	1,7%	1,3%
Metano	0,6%	0,9%
Elettriche	0,2%	0,2%
Totale	100,0%	100,0%

Fonte: ANIASA

breve tempo conseguenze concrete sul mix delle motorizzazioni delle auto aziendali e di quelle a noleggio in particolare? Una risposta chiara arriva dal direttore della sezione noleggio a lungo termine di Aniasa, Pietro Teofilatto: "Sono in aumento le richieste di veicoli con motori ibridi, Gpl e metano. I consumi ridotti e gli inferiori costi di funzionamento dei motori diesel Euro 6 sono determinanti per essere ancora preferiti nelle flotte a noleggio, dove hanno un'incidenza del 75%. Quota che, sì, è leggermente diminuita, ma che continuerà a restare elevata nei prossimi anni in attesa di un'alternativa". E per quanto riguarda la situazione sul fronte delle elettriche, aggiunge: "La crescita delle alimentazioni elettriche andrà invece di pari passo con il diffondersi delle centraline di ricarica e dell'autonomia: via via, proprio grazie al noleggio e al car sharing, questi veicoli saranno i privilegiati per la circolazione nei centri storici".



MARCO CATINO



CAR SHARING

Opzione che piace

MILANO E ROMA SONO LE CITTÀ DOVE IL SERVIZIO È PIÙ DIFFUSO. SECONDO ANIASA PER OGNI AUTO CONDIVISA, 9 IN MENO IN STRADA

Il servizio di car sharing è oggi sempre più diffuso in diverse città d'Italia ed è utilizzato come strumento di mobilità ancora saltuario e sporadico, in alternativa alla vettura di proprietà ma anche al trasporto pubblico; ha fatto breccia anche in ambito aziendale, come testimoniano i tanti progetti di company car sharing già avviati.

Il quadro di sviluppo di questa forma di smart mobility emerge dall'osservatorio su questo settore avviato dall'associazione Aniasa, che al proprio interno ha una sezione dedicata proprio agli "operatori dell'auto condivisa", e dalla società di consulenza Bain&Company. Secondo gli ultimi dati, dal punto di vista territoriale, Milano e Roma si confermano, anche per caratteristiche strutturali, città d'elezione dell'auto condivisa. Le due metropoli rappresentano infatti circa l'80% del business complessivo, seguite da Torino e Firenze.

L'utente tipo del car sharing, uomo, 38 anni, è pendolare e lo usa per raggiungere il lavoro; possiede in media 2,8 tessere e se ne serve senza preferenze per particolari operatori o modelli, verificando la disponibilità del veicolo più vicino. Grazie all'auto condivisa, quasi due utenti su dieci hanno già rinunciato all'auto di proprietà, che presenta costi di gestione più onerosi rispetto al car sharing per percorrenze annue medio/basse (fino a 8.300 Km/anno, per un'auto di medie dimensioni).

Considerando il numero delle iscrizioni al servizio e le auto oggi disponibili in car sharing, è possibile stimare secondo Aniasa e Bain&Company che ogni vettura in sharing tolga dalla strada fino a nove automobili di proprietà.

Secondo l'associazione, per trasformare il car sharing da alternativa tattica a soluzione strategica per la mobilità urbana, le istituzioni nazionali e locali dovranno uniformare la normativa sul settore e rendere omogenee le condizioni di uso nelle città.

M.C.