

Il noleggio cambia il mondo dei viaggi

**Dopo il record dell'anno scorso la crescita continua
Sempre più richiesti Suv e crossover. Fca domina
la classifica assoluta: in testa ci sono Panda e 500L**

GIANNI ANTONIELLA
MILANO

Il sole splende sulle flotte italiane. Il 2016 è stato l'anno del record: il fatturato di questo settore, secondo i dati forniti da Aniasa (l'associazione fra chi affitta auto in Italia) e comprensivo dei noleggi sia a breve sia a lungo termine, ha superato i sei miliardi di euro con una crescita, sul 2015, del 10%.

La marcia, anche l'anno scorso, è continuata sicura e l'aumento è stato ancora in doppia cifra. Segue gli incrementi del 2014 (+18%) e del 2015 (+22%). Il consuntivo dice anche che le auto immatricolate per essere noleggiate sono state quasi 375 mila con un parco circolante che, al-

l'alba del 2017, sfiorava le 800 mila unità. L'onda lunga continua anche quest'anno, tanto che già si parla di cambiamento strutturale del mercato italiano dell'auto, dove l'uso, a scapito della proprietà del veicolo, si sta diffondendo e si sta consolidando facendo assomigliare il mercato dello Stivale sempre di più a quello delle nazioni europee più evolute.

Nel primo trimestre del 2017, confrontandolo con lo stesso periodo del 2016, le immatricolazioni di questo comparto sono cresciute del 20,3% ed è aumentato anche il fatturato del 15,6%. Situazione che si è consolidata anche nel periodo gennaio-

maggio, soprattutto per quanto riguarda il nolo a lungo termine che cresce, per immatricolazioni (solo auto, secondo i dati Unrae), dell'1,1%. Il breve termine, invece, ha una variazione positiva quasi impercettibile (0,1%), ma qui si scontano fattori che esulano dallo stretto ambito automobilistico come una mutazione dei flussi turistici conseguenti alle recenti turbative geopolitiche.

Ritornando ai dati del 2016, in Italia piace affittare a lungo termine auto prodotte dal Gruppo Fca, in particolare quelle con marchio Fiat. La più diffusa è la Panda: sono state 17.918 (sempre secondo i dati dell'Aniasa) le compatte cinque porte costruite a Pomigliano d'Arco consegnate nel-

l'arco del 2016 con un aumento, sull'anno precedente, del 26 per cento.

Secondo posto per la 500L. La pratica Mpv (appena rinnovata) della Fiat ha toccato quasi quota 10 mila esemplari con una lieve flessione sul 2015 (-2%). Bene la iconica 500, in crescita del 43% con 7.992 esemplari immatricolati. Sugli scudi e saldamente al quarto posto assoluto, la 500X che, sempre rispetto al 2015, è balzata in avanti del 92% con 6.938 pezzi consegnati. Prima, fra le non Fca, la Peugeot 308. Per quanto riguarda le preferenze di carrozzeria, anche nel mondo del noleggio vanno forte i Suv e i crossover, aumentati nel corso del 2016 del 42%.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Peso: 65%

I numeri

6
miliardi
di euro

È il fatturato record
registrato nel 2016 per
noleggi a breve e lungo
termine: crescita del 10%

20,3
la crescita
nel 2017

Con le immatricolazioni,
nel primo trimestre di
quest'anno, è aumentato
anche il fatturato: 15,6%

11
basi Selection
di Europcar

In tutta Italia offrono auto
premium come BMW Serie
4 Coupé, Alfa Stelvio,
Mercedes CLS e Classe C



In alto la nuova Jeep Compass, qui sopra la rinnovata Peugeot 308 (leader tra le auto non Fca) SW



Peso: 65%

Milano e Roma guidano la classifica

L'auto condivisa (anche elettrica: nella foto le Bluecar) piace sempre di più agli italiani: gli iscritti alle società di car sharing nel 2016 hanno superato il milione (1.080.000, +70% sul 2015) mentre le 6.000 vetture proposte dai vari operatori sono state noleggiate per complessive 6,27 milioni di volte. In particola-

re, Milano e Roma si confermano le città italiane leader nello Stivale, con un peso dell'80% sul business complessivo del car sharing. Torino e Firenze invece rivelano una crescita importante del servizio.



Peso: 6%

Chi usa il car sharing? Un'inchiesta svela l'infedeltà dei clienti

GIANNI ANTONIELLA
MILANO

La prendo, la uso, la lascio. Non è la cinica storia di un romanzo d'appendice di inizio Novecento. È la realtà del car sharing. In Italia, come nel resto del mondo, l'arrivo delle auto condivise che si prendono, si guidano e si parcheggiano lì dove si doveva arrivare (free floating, in linguaggio tecnico contrapposto al location based, ovvero il ritorno al parcheggio di partenza) ha cambiato il modo di muoversi. E i nostri concittadini, quelli che abitano nelle città dove il servizio è attivo, usano queste auto con grande soddisfazione. Mancava, però, una fotografia complessiva del fenomeno. Sapere chi usa il car sharing, quando, come e che effetti ha sul traffico in città è stato lo scopo dello studio condotto da Bain&Co per Aniasa e presentato a maggio.

Una indagine che delinea il fenomeno in Italia non solo dal punto di vista della performance, ma anche qualitativo.

La prima domanda a cui i ricercatori hanno cercato di dare risposta è stata quella del profilo dell'utilizzatore del servizio di car sharing. Il risultato, confessato da Gianluca Di Loreto, Principal di Bain&Co Italia, è che non esiste un profilo unico ben determinato, dopo le interviste che hanno interessato un campione qualificato di duemila persone, sono emersi due o tre "tipi" che coesistono. In linea di massima si può riassumere che chi usa abitualmente il servizio è un uomo, pendolare, impiegato, con un'età compresa fra i 35 e i 40 anni, che usa il car sharing soprattutto la mattina e soprattutto da lunedì a venerdì, mentre nei weekend la fascia oraria di punta si sposta la sera. Durante la settimana, quindi, si guida un'auto del car sharing per

arrivare in ufficio, nel weekend l'utilizzo è invece (e anche ovviamente) da diporto e quindi si guida tra l'ora dell'aperitivo e quella di cena.

Altro aspetto che emerge da questo studio è il comportamento pragmatico di chi si rivolge al car sharing. In Italia, a fine 2016, le iscrizioni al servizio erano 1.080.000 e più della metà di queste considerate attive (almeno un affitto nella seconda metà dello scorso anno). Mediamente ogni utilizzatore delle auto condivise ha tra 2 e 3 iscrizioni (2,8 per precisione). In altri termini il cliente tipo ha un approccio pratico e "infedele". Non gli interessa quale compagnia offrirà il servizio, ma il servizio in sé. Per cui verrà scelta, volta per volta, l'auto più vicina o che meglio si adatta alle esigenze.

Ma perché si usa il car sharing? Perché è più comodo, perché costa meno del taxi, perché in alternativa si sarebbe utilizzato un mezzo di trasporto lo-

cale. Questo è il punto principale dello studio di Bain&Co. Le auto del car sharing non sostituiscono quella personale, ma integrano il trasporto pubblico regalando una flessibilità che autobus e tram urbani non potranno mai offrire.

Infatti, dalla ricerca emerge che la percentuale di chi ha rinunciato all'auto personale sostituendola con quella del car sharing è abbastanza contenuta (il 17% di chi utilizza spesso il servizio). In definitiva il car sharing non elimina in modo massiccio auto dalle strade della città ma di certo decongestiona il traffico e aiuta il trasporto pubblico. Quest'aspetto ha fatto chiedere ad Andrea Cardinali, neopresidente Aniasa, un riconoscimento al car sharing, allineando l'aliquota dell'Iva pagata dalle aziende che esercitano questo business a quella, agevolata, di chi gestisce il trasporto pubblico locale.

**"Pochi rinunciano
a possedere un'auto
Ma quelle condivise
riducono il traffico"**

**Studio Bain&Co Aniasa:
"Piace molto ai pendolari
Più del fornitore conta
la praticità del servizio"**



Peso: 47%



La nuova flotta car2go con le Smart ForFour

Anche a Torino e Firenze sono ora disponibili, oltre alle Smart Fortwo, le ForFour a 4 posti. I futuri clienti car2go possono adesso iscriversi al servizio interamente online. A sinistra scooter e auto (la Fiat 500) offerti da Enjoy nelle principali metropoli



Peso: 47%

Sempre più ibride, sulla spinta di Toyota

GIANNI ANTONIELLA
ROMA

Come riuscire a risparmiare carburante e migliorare decisamente l'immagine dell'azienda. Quale tipo di auto riassume queste esigenze? Oggi, la risposta più convincente (e anche quella economicamente più favorevole) è data dalle auto ibride che, oltre tutto e in prospettiva, promettono di avere un valore residuo migliore rispetto a quello di vetture con propulsori tradizionali... e ciò non può che rendere felici i fleet manager. In altre parole un'auto aziendale ibrida può essere una scelta vantaggiosa sotto parecchi punti di vista. E leader in questa parte del mercato, quelle delle vetture a doppia alimentazione, è Toyota: nel 2016 ha monopolizzato con le sue auto (sia a marchio Toyota sia Lexus) la classifica italiana delle più vendute e con la Yaris ha conquistato il primo posto assoluto.

La filiale italiana della Casa delle ellissi ha iniziato a strutturarsi per affrontare il mercato delle auto aziendali nel 2015 e ora la business unit de-

dicata sta raccogliendo i frutti del lavoro fatto. Grande attenzione, per farsi spazio nel segmento, è stata posta nella consulenza ai clienti e nell'assistenza alle aziende che hanno voluto e vogliono inserire nella loro flotta vetture a doppia alimentazione. L'incremento, in questa fase di vera e propria start up, è stato segnato con crescita a tre cifre ed è facile capire il perché. Questa tecnologia, che Toyota sta sviluppando da vent'anni, può essere considerata ormai matura e affidabile (anche se resta d'avanguardia) e per economie di scala e diffusione di veicoli, consente ormai di praticare canoni allineati a quelli delle vetture standard. Inoltre i costi di gestione di una Toyota ibrida non superano quelli di una equivalente auto diesel con alcuni vantaggi dati proprio dal fatto di essere ibrida. Per esempio, poiché tutte le ibride Toyota hanno cambi Cct a controllo elettronico, si elimina il problema dell'usura della frizione... e anche questo è un vantaggio tangibile.

La gamma Toyota e Lexus proposta alle aziende è completa e gli allestimenti sono cali-

brati sulle esigenze di chi dovrà usare il mezzo per lavoro, con una scelta di accessori accurata e attenta. Anche la forte sensibilità di chi gestisce la flotta verso la sicurezza con Toyota trova risposte certe e convincenti. Sistemi elettronici di ultima generazione vengono offerti nei pacchetti Toyota Safety Sense e Lexus Safety System Plus.

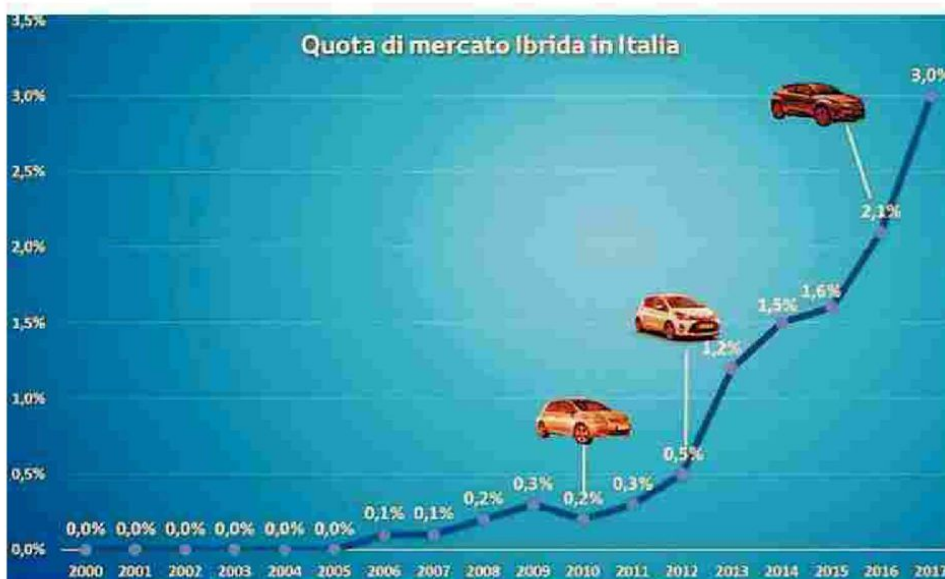
Dalla Yaris alla Rav-4, alla sempre più scelta C-HR (il Suv compatto lungo 4,36 metri), fino ai Suv e alle berline Lexus (amate dai manager con forte sensibilità ecologica), la gamma è ampia e articolata. I consulenti del gruppo Toyota cercano di costruire l'offerta sempre tenendo presente le esigenze di chi utilizzerà le auto indirizzando la scelta sul marchio e sui modelli più adeguato.

Nella strategia Toyota nel campo del noleggio, oltre ad agire sulle flotte aziendali vere e proprie e a crearsi un suo spazio nell'ambito del breve termine, la Casa giapponese punta anche sul noleggio ai privati. Questa parte di mercato (in gran parte ancora tutto da scoprire) è quello che, a detta di tutti gli operatori, promette i

maggiori incrementi futuri. Secondo le analisi Aniasa, le grandi flotte ormai sono consolidate e si tratta quindi solo di un mercato di sostituzione.

Le Piccole e medie aziende stanno avvicinandosi al Long Term Rent, mentre per i privati, ovvero per le famiglie, questo tipo di offerta non è ancora capita fino in fondo. Toyota Motor Italia, con l'aiuto di ALD (società che si occupa del noleggio e appartiene alla francese Société Générale) sta proponendo contratti adatti alle esigenze dei "privati" con canoni interessanti e nemmeno così costosi.

La quota
In Italia
le vetture
ibride hanno
quasi
raggiunto
la soglia
del 3%
e sono
in continua
crescita



Peso: 57%

**È la Yaris la più
noleggiata, Lexus
è la "bandiera"
degli eco-manager**

**Tecnologia oggi
molto affidabile e
con canoni allineati
ai modelli standard**

**I costi di gestione
non superano quelli
di un'equivalente
auto a gasolio**



La campagna della Yaris: "The Breath", la tecnologia pulisce l'aria



Peso: 57%