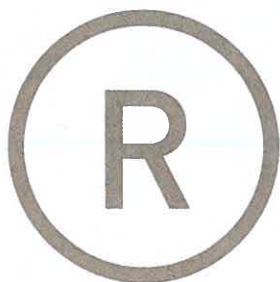


CARTINA DI TORNASOLE DELL'ECONOMIA

In Italia sono ormai quasi un milione le auto on demand, con aumento della durata dei contratti. Le imprese sono prudenti. I motori diesel si attestano al 66% nelle flotte NLT, compensati da benzina al 25% ed elettrico



di Andrea Barbieri Canones



Resta tonico il mercato del **noleggio auto lungo termine**, sia tra i privati sia tra le aziende, mentre calano le immatricolazioni di vetture diesel e aumentano i clienti privati che scelgono questa formula di utilizzo. Questi i dati chiave relativi al primo semestre 2019 resi noti da **Aniasa**, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Dunque, il comparto NLT conta su una flotta di 944.000 unità, di cui 52.000 nelle mani di clienti privati (dai 25.000 nel 2017), segmento in lenta ma costante crescita e molto attento sia a ogni euro speso sia al vantaggio della formula: fine di ogni seccatura legata alla proprietà e – in certi casi – anche risparmio. I dati: le immatricolazioni sono in calo dell'1%. Nonostante ciò, il parco auto è in crescita del 13%, rispetto al primo semestre dello scorso anno, per il prolungamento temporale dei contratti in essere, **ben oltre i tradizionali 36 mesi**. L'estensione delle durate è



**MASSIMILIANO
ARCHIAPATTI,
PRESIDENTE
ANIASA**



un'opzione cui le aziende anche in passato hanno fatto ricorso per rinviare nuovi investimenti e, contestualmente, ridurre i costi complessivi della flotta.

«Sul settore – spiega il **presidente Aniasa, Massimiliano Archiapatti** – pesa un clima di incertezza economica. A questo si aggiungono le campagne di demonizzazione del diesel, che hanno spinto le aziende a prolungare i contratti piuttosto che a rinnovare il proprio parco auto».

Per quanto riguarda i modelli, le imprese preferiscono le utilitarie, in crescita del 17% e una quota che supera il 25% del totale immatricolato a noleggio. Diminuiscono gli altri segmenti, in particolare quello delle vetture medie-superiori, sceso del 13%.

MOTORIZZAZIONI

I motori? Si preferisce ridurre il

ricorso ai **diesel** – passato dal 75,5% al 66,2% delle vetture immatricolate dal noleggio a lungo termine –, ritenuti erroneamente più impattanti, principalmente in favore di quelle a **benzina**, transitate dal 16,4% al 25% del totale. Quasi tutte in crescita anche le alimentazioni alternative: 8.300 le vetture ibride e +9% sullo stesso periodo del 2018, 3.400 le GPL (+19%), mentre le quasi 1.500 auto elettriche – salite del 42% – hanno superato di numero quelle alimentate a metano, in calo del 32%. Intanto progredisce anche il giro d'affari, che nel 1° semestre ha superato i 3 miliardi di euro.

In testa alle vetture più noleggate a lungo termine si è confermata la Panda, seguita da **Clio**, Ypsilon, 500X e **Renegade**. «Il noleggio – conclude Massimiliano Archiapatti – si conferma cartina di tornasole dell'economia».

#FORUMAUTOMOTIVE

Il 'vuoto' della politica

Mentre soggetti diversi si impegnano a garantire l'incolumità di chi circola su strada, manca ancora un tassello: la riforma del Codice della Strada

di Ottavia E. Molteni

Sul 2019 non possiamo in alcun modo contare. Stante l'interruzione anticipata dell'esperienza di governo Lega-Cinque Stelle la scorsa estate, e il blocco della revisione del testo di riforma in aula in attesa dei pareri annunciati dal ministero dell'Economia e delle Finanze, sotto l'albero non ci sarà il nuovo Codice della Strada impacchettato e approvato.

'I (soliti) ritardi della politica', verrebbe da commentare, ed è infatti così che #ForumAutoMotive ha chiamato uno dei talk show dell'incontro autunnale del movimento d'opinione promosso e presieduto dal giornalista Pierluigi Bonora. Una mattinata di lavori che è valsa a mettere in luce tutte le criticità che discendono dall'appoggiarsi a un documento che data addirittura 1992 e che quindi non tiene in alcun conto l'evoluzione in corso nel settore della mobilità. Scenario che invece conoscono bene sia l'On. Giuseppe Donina, relatore del testo di (parziale) ri-

forma del Codice della Strada, sia l'On. Paolo Gandolfi, 'padre' della legge sull'omicidio stradale, novità introdotta nell'ordinamento giuridico nel marzo 2016 il cui effetto di deterrenza, per ammissione stessa di chi ne ha seguito e sostenuto l'iter, ha funzionato meno rispetto alle attese.

Una legge 'spuntata'

Vi è forse un difetto di comunicazione alle spalle di questo apporto poco incisivo nei confronti di quella che Giordano Biserni (Presidente di ASAPS) ha definito nella stessa occasione la "Sbornia del Terzo Millennio", ossia la distrazione causata dall'uso di smartphone e tablet, da sommarsi all'utilizzo di alcol e droghe.

Se ai fattori citati si aggiunge l'impossibilità per le forze di controllo di essere ovunque e in qualsiasi momento; che solo tre comportamenti pericolosi alla guida possono essere rilevati da remoto (eccesso di velocità, transito con semaforo rosso e ingresso in Zone a Traffico Limitato), mentre tutti gli altri presuppongono l'accertamento 'de visu'; che correttivi possono essere operati soltanto per quanto riguarda le lesioni gravi e che sembra sempre mancare un particolare che impedisce di andare

CODICE DELLA STRADA: I NUMERI DEL D.LGS 285

- 1992: anno di approvazione
- 245: articoli, divisi in 7 Titoli
- 408: articoli Regolamento
- 19: Appendici inserite

sino in fondo (applicazione complicata, non solo quando si parla dei colpevoli accertati di un omicidio stradale), ecco che si capisce come la situazione sia rimasta preoccupante. Tanto più che il meccanismo della "non esclusiva responsabilità", come sottolineato sempre da Bisemi, sta depotenziando il reato, dal momento che le condanne stanno tomando sotto ai tre anni.

Di qui la proposta, avanzata da più di uno dei relatori di giornata, di snellire il testo del riformando Codice della Strada, inserendovi le norme principali riguardanti gli aspetti comportamentali e demandandone l'applicazione a regolamenti, sui quali è più facile e veloce intervenire.

Il ruolo della tecnologia

A #ForumAutoMotive l'On. Donina ha parlato di un calo degli agenti, arrivando a sollecitare il Governo sulla necessità di maggiori pattuglie, forze in campo, veicoli di servizio e dotazioni tecnologiche.

Proprio quest'ultimo aspetto può dare una mano, sul lato del driver (sistemi di assistenza alla guida), così come di chi è delegato a controllare il rispetto delle leggi della strada (kit Street Control), ma non bisogna dimenticare che esistono leggi immutabili della fisica che neppure la più avanzata tra le tecnologie può cancellare, come sottolineato da Michele Crisci (Presidente e AD Volvo Cars Italia).

Per Gabriele Allievi (AD Bosch Italia) servono formazione e sensibilizzazione all'uso delle tecnologie, dal momento che la causa degli incidenti rimane legata all'uomo.

Le categorie danneggiate

Accanto al settore del trasporto professionale, che dovrebbe vedere riconosciuto, in caso di crash, lo status di infortunio sul lavoro, con un lavoro 'ad hoc' compiuto nelle aziende, anche il mondo del noleggio ha chiesto a gran voce di intervenire quanto prima sul testo del Codice della Strada, in particolare su quell'Art. 196 che postula il principio di solidarietà tra trasgressore, utilizzatore e società di noleggio, ma che sempre più è avversato da sentenze della Corte di Cassazione. Nel suo intervento,

Il riconoscimento per l'impegno sul tema

Il Prefetto Roberto Sgalla (già Direttore Centrale delle Specialità della Polizia di Stato) è il profilo selezionato da DEKRA per l'edizione annuale del suo Road Safety Award. Il premio è stato consegnato al termine dell'appuntamento con #ForumAutoMotive. "In Italia", ha dichiarato il Prefetto,

"manca una visione globale sul tema della sicurezza stradale, ci si muove solo sulla base di fasi emergenziali e della ricerca di consenso. Serve una nuova Legge Delega che consenta di arrivare a un nuovo Codice della Strada tarato sulle nuove forme di mobilità e micromobilità. Vanno riviste le pene, garantendone la certezza, prevedendo, soprattutto, la sospensione della patente per i più comuni comportamenti di colpevole distrazione alla guida legati all'uso degli smartphone. Solo così si potranno contrastare seriamente i numeri già oggi allarmanti di 600 pedoni e 350 ciclisti morti ogni anno, senza contare le 3.300 vittime degli oltre 172mila incidenti sulle nostre strade, con costi sociali conseguenti, insopportabili, di 17 miliardi di euro".



Pur se licenziato già nel luglio scorso dalla Commissione Trasporti della Camera, è ancora fermo il testo di riforma del Codice della Strada di cui è relatore l'On. Giuseppe Donina (al centro tra l'On. Paolo Gandolfi a sinistra e Pierluigi Bonora).

Pietro Teofilatto (Direttore Sezione NLT di Aniasa) ha posto l'attenzione sull'aumento vertiginoso delle infrazioni non immediatamente contestabili, che rischiano di affossare un settore che vede circolare 1.100.000 veicoli per 5.500.000 contratti e 30 miliardi di chilometri annui.