

La fine degli incentivi non frena il noleggio. Ma sul comparto incombono i tassi in salita e il caro-petrolio

# CONTRO I VENTTI DELL'INCERTEZZA

## A febbraio mercato in crescita del 36%. Trionfa l'usato

PAGINA A CURA  
DI ENRICO SBANDI

Italiani sempre più a noleggio. Ormai archiviato il capitolo gli incentivi, la formula della mobilità in outsourcing rispecchia sempre di più le scelte delle aziende e anche di professionisti e ditte individuali, mentre il mercato delle quattro ruote, in termini generali, segna decisamente il passo. I dati parlano chiaro: a fronte di un calo pronunciato delle vendite di auto per i privati, che in un anno sono diminuite del 33,2%, sono sostenuti i livelli delle vetture aziendali e del noleggio. I dati forniti dal ministero dei Trasporti sulle immatricolazioni, rielaborati da Aniasa, l'Associazione Nazionale dell'Industria dell'Autonoleggio e dei Servizi Automobilistici, segnano un ottimo primo bimestre 2011 per l'auto aziendale nel suo complesso (acquisti, leasing e noleggio).

In febbraio, confermando il buon andamento di gennaio, si sono registrate 51.201 unità contro le 37.842 di febbraio 2010, cioè il 36% in più, con una incidenza sul mercato salita al 29,7%, il vello ben maggiore rispetto del 17,7% conseguito nello stesso



mese 2010. Segnali che, in una situazione differente, legittimerebbero a pensare che il Paese sia in uscita dalla lunga crisi economica.

Purtroppo, gli eventi che stanno turbando e modificando lo scenario politico-economico del Nordafrica e la catastrofe giapponese, invece, aprono scenari di grande incertezza, con riflessi marcati sotto il profilo energetico (le questioni legate all'import di petrolio e gas naturale, da un lato, i nuovi dubbi sull'energia nucle-

are, dall'altro), che non mancheranno nei mesi a venire di far sentire il loro peso sul mercato della mobilità. Terzo elemento da considerare è il progressivo aumento dei tassi d'interesse, a fronte dei quali il ricorso al noleggio rischia di perdere appetibilità rispetto all'acquisto delle vetture tramite la liquidità disponibile in cassa. Certo le società di noleggio non sono rimaste a guardare: si sono progressivamente strutturate come consulenti, oltre che fornitori di beni. Il *fleet management*, la

gestione della mobilità aziendale in outsourcing, libera le aziende da tutte le incombenze inerenti alla gestione dei veicoli di proprietà, consentendo l'ottimizzazione delle risorse e delle procedure e rappresentando, per le aziende del noleggio a lungo termine, un modo di vendere know-how.

Tornando ai dati, a fronte di scenari ancora del tutto indefiniti, l'unica certezza è rappresentata dai risultati acquisiti, come accennato decisamente positivi. Le 26.341 unità immat-

ricolate, secondo il ministero, costituiscono un aumento del 48% su gennaio 2010 (17.694 unità), con un'incidenza di penetrazione sul mercato complessivo quasi raddoppiata, dall'8 al 14,5%.

Quanto alle motorizzazioni, la fine degli incentivi ha comportato una progressiva ma sensibile riduzione sul totale immatricolato delle vetture ad alimentazione alternativa: la quota di mercato di questi veicoli è precipitata dal 32% del febbraio 2010, al 6% di gennaio 2011 e al 4,5% di febbraio. Torna a dominare il diesel, ormai da mesi al 50% e a febbraio in crescita a quota 55%.

Ai conti degli operatori del noleggio ha giovato la consistente crescita messa a segno dal mercato dell'usato, che a febbraio registra 408.440 trasferimenti di proprietà di auto (al lordo delle minivolture), con una variazione positiva dell'11,5% rispetto al febbraio 2010, durante il quale furono registrati 366.341 trasferimenti di proprietà. Il volume globale delle vendite (568.769 autovetture) ha dunque interessato per il 28,19% auto nuove e per il 71,81% auto usate. (riproduzione riservata)

## L'Aniasa, non chiediamo incentivi ma il problema fisco va affrontato insieme a noi

Il noleggio, per sua natura, è una sorta di antidoto alle incertezze, quando si parla di mobilità. Parola di **Paolo Ghinolfi**, numero uno di Arval (uno dei colossi del settore, del gruppo Bnp-Paribas) e da poco più di un mese presidente di Aniasa, l'Associazione nazionale dell'industria dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici. «Si pensava di essere finalmente usciti dalla fase più acuta della crisi economica e finanziaria», spiega Ghinolfi, «quando all'improvviso, c'è stata l'esplosione dei conflitti in Nordafrica e relativo impatto sul mercato del petrolio. Poi la drammatica vicenda giapponese, che in qualche modo sta rimettendo in discussione il nucleare e di conseguenza la produzione di energia elettrica. Arriviamo al riscaldamento della tendenza al rialzo del costo del denaro, e ne vien fuori un puzzle».

**Domanda.** Sono a rischio i progressi registrati ad inizio 2011 dal settore?

**Risposta.** Credo che questa situazione in generale non comprometta lo sviluppo del noleggio a lungo termine; che, viceversa in taluni casi può far fronte ai momenti di maggiore incertezza.

**D.** Cioè gli operatori possono trarre vantaggio dalla crisi?

**R.** Il noleggio a lungo termine nasce per consentire all'azienda cliente di condividere i rischi, e di beneficiare dei vantaggi derivanti da un consorzio di gestione molto ampio, nel quale gli eventuali rischi di perdita del valore residuo delle vetture, di aumento dei tassi, di maggiori costi assicurativi sono diluiti sulla gestione di flotte intere. Per un'azienda c'è il vantaggio di trovarsi coperta rispetto a fluttuazioni immediate che altrimenti inciderebbero in modo anche brutale sui conti aziendali.

**D.** Il petrolio a prezzi record e le fosche prospettive dell'energia nucleare vi staranno creando più di una preoccupazione.

**R.** Siamo particolarmente attenti all'evoluzione di questi fattori. Per elaborare le nostre strategie ci domandiamo come la situazione che sta evolvendo oggi determinerà le scelte politiche dei costruttori, le esigenze dei clienti e le scelte d'indirizzo delle società come le nostre. Stiamo provando a fare delle proiezioni, per immaginare se la rete potrà continuare a svilupparsi su larga

scala, come pareva stesse facendo. È una situazione difficile, che però non ci farà perdere attenzione e tensione sulle altre tematiche di nostra pertinenza.

**D.** Una di queste è la questione fiscale, sia a livello nazionale che comunitario. Come si muoverà Aniasa?

**R.** La fiscalità ha particolare risalto fra le prossime iniziative che intendiamo sviluppare. L'obiettivo è far comprendere al governo italiano, ma anche alle Istituzioni europee, che lo sviluppo dell'auto aziendale, così come della mobilità individuale privata, è un'opportunità sia per la soluzione dei problemi ambientali, sia per il gettito per l'erario.

**D.** C'è spazio per nuovi incentivi?

**R.** Non abbiamo mai usufruito di agevolazioni all'acquisto a fondo perduto e non le chiediamo adesso. Vogliamo però essere protagonisti attivi delle politiche di sviluppo del mercato. Noi possiamo creare interessanti prospettive anche per l'erario, se, per esempio, si dovesse adottare una rimodulazione del regime fiscale finalizzata a un maggior rispetto dell'ambiente. (riproduzione riservata)



Molto lenta in Italia la diffusione. Anche per le regole, diverse da Comune a Comune

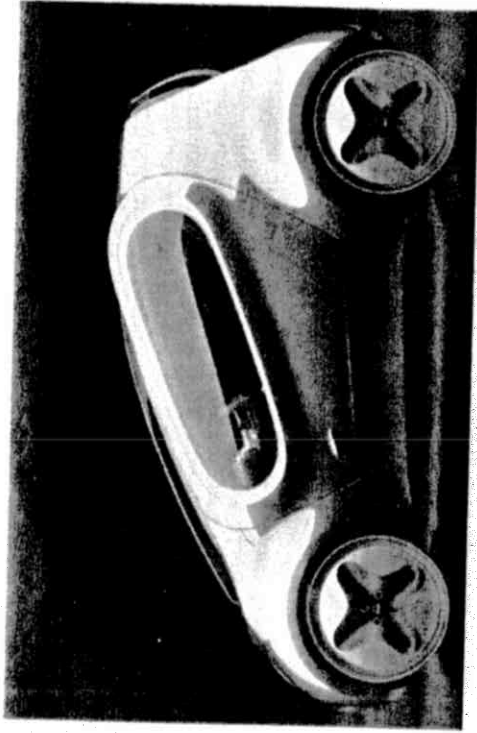
# AUTO ELETTRICA AVANTI PIANO

## E ora pesano i dubbi sul nucleare del dopo-Fukushima

DI CLAUDIO RAVEL

È se la Cina, invece di copiare, stavolta fosse all'avanguardia? Nell'auto elettrica è una possibilità concreta. In Cina la diffusione sia molto rapida, più veloce che in Europa. Ma adesso la crisi nel mondo arabo e i conseguenti rischi nell'approvvigionamento di petrolio determineranno anche da noi un'accelerazione delle auto elettriche. Ma molto dipende da cosa succederà all'energia elettrica da fonte nucleare, di grande disponibilità e basso costo di produzione. I fumi radioattivi che tuttora salgono dalla centrale di Fukushima offuscano in parte anche le prospettive della mobilità elettrica. La catastrofe che ha fatto seguito allo tsunami in Giappone pesa come un macigno sullo sviluppo del nucleare. Stanno infatti crollando molte certezze sull'atomo sicuro, soprattutto in quei Paesi, come l'Italia, sul punto di riaffacciarsi alla ribalta del nucleare, precipitosamente abbandonato dopo Chernobyl.

Quale il futuro dell'auto che fa il pieno con la spina? Un dato è certo: il noleggio e la soluzione ideale per adoperare tecnologie in rapida evoluzione, come quella dell'auto elettrica, che richiedono consistenti dotazioni di servizi collaterali (come la fornitura di energia per la ricarica), il loro prezzo d'acquisto è notevole e altrettanto importante è l'obsolescenza, in particolare di



la soluzione di passaggio sia rappresentata dall'ibrido di seconda categoria, il plug-in, che consente una mobilità urbana di 40-50 km, ricorrendo al motore termico per girare fuori città».

Il presidente di Aniasa cita anche le difformità normative tra gli elementi che, se non ostacolano, certo non incentivano la diffusione dei veicoli elettrici: da Regione a Regione e addirittura da Comune a Comune ci sono regole diverse, spesso in contrasto tra loro. «Oggi, per esempio», spiega Ghinolfi, «è difficilissimo dare indicazioni precise sull'uso delle macchine elettriche perché un'automobile di questo tipo ha agevolazioni diverse da un Comune all'altro; questo fa sì che in certe città l'auto elettrica possa circolare sulle preferenziali, a Milano no. Un vero pasticcio: il nostro mestiere è fare consulenze ai nostri clienti, alle aziende, attraverso i nostri contatti diretti, attraverso la rete; non potremmo più lavorare se dovessimo trattare in maniera diversa con ciascun Comune d'Italia».

A mettere d'accordo le insufficienze della rete distributiva, le

normative locali e l'esercizio a breve raggio, compatibile con le attuali tecnologie delle batterie, potrebbero essere le due ruote. Gli scooter elettrici come banco di prova del noleggio di veicoli a emissioni zero. E la strada su cui si sta incamminando Peugeot, che allo scorso Eicma, il Salone del Ciclo e Motociclo di Milano, ha presentato due versioni del suo scooter a propulsione elettrica, insieme a una formula di noleggio adatta ad agevolare la diffusione. «Il tema delle due ruote è delicato per noi, a causa della facile danneggiabilità dei mezzi e dell'elevata incidentalità, che rendono proibitivi i costi assicurativi», precisa Ghinolfi, «l'avvento dell'elettrico e dell'ibrido potrebbe essere la soluzione-ponte per le moto a noleggio: limitatamente alla circolazione urbana è più facile gestire la parte assicurativa, ed è più abbordabile anche l'aspetto tecnologico, con le colonnine di prossimità per la ricarica nelle residenze delle persone, piuttosto che le più complesse colonnine con stalli adatti alle automobili».

(riproduzione riservata)

componenti come gli accumulatori. A che punto è l'offerta elettrica nel noleggio a lungo termine?

**Il problema** non è la disponibilità di veicoli, ma la distribuzione dell'energia e l'assistenza. Su questo concordano i big. I primi settori che si rivolgeranno al full electric sono le utility e i comparati direttamente collegati alla pubblica amministrazione. Eppure ai clienti l'elettrico già piace. Paro-

la dell'Aniasa, secondo la quale l'80% mostra interesse a questa classe di prodotto. «Le auto elettriche ci sono, ma va precisato che restano per ora circoscritte alla mobilità urbana», sostiene Paolo Ghinolfi, presidente di Aniasa. «Se ne cominciano a vedere sempre più e le stiamo già consegnando ai clienti. Ritergo che l'elettrico continuerà a svilupparsi nonostante la catastrofe che ha colpito il Giappone. Soprattutto, credo che

## Cala il numero di furti, non il valore

■ L'assicurazione è una delle voci che pesano maggiormente sui canoni di noleggio a lungo termine. Quella contro i furti, in particolare, si trova a fronteggiare un fenomeno che, pur in calo nei numeri, resta costante per il controvalore. L'attenzione delle organizzazioni criminali verso i veicoli a noleggio, infatti, resta elevata: nel 2009 (ultimi dati disponibili, dal Rapporto Aniasa 2010) ne sono spariti 3.005 per un danno al settore che si aggira sui 50 milioni di euro. In particolare, il noleggio a lungo termine ha fatto registrare 2.089 veicoli rubati e non ritrovati, dato in calo rispetto al 2008 (quando erano 2.801), ma con un calo frazionale del controvalore: 38,7 milioni di euro contro 38,9, il che si è tradotto in un'incidenza dei furti sul fatturato addirittura in aumento (considerato che il calo registrato dai ricavi nel 2009 rispetto al 2008 è stato superiore al calo del controvalore dei furti). Unico dato positivo riguarda i veicoli recuperati, che rispetto all'anno precedente sono cresciuti del 31%, dato analogo a quello registrato per il settore a lungo termine: merito degli antifurto impiegati, fra i quali uno di ultima generazione scelto da numerose compagnie di noleggio, il LoJack, che opera a radiofrequenza e non con il collegamento satellitare, al quale ormai i ladri d'auto hanno fatto l'abitudine.

### IL CALO DEI FURTI NELLE FLOTTE

| Furti autoveicoli nel noleggio a lungo termine | 2009  | 2008  | Var%     |
|--|-------|-------|----------|
| Veicoli rubati non recuperati                  | 2.089 | 2.801 | -25%     |
| Danni da furti (milioni di €)                  | 38,7  | 38,9  | -0,5%    |
| Incidenza furti su fatturato                   | 1,06% | 1,04% | 0,02 pps |

Fonte: Rapporto Aniasa 2010

La fine degli incentivi non frena il noleggio. Ma sul comparto incombono i tassi in salita e il caro-petrolio

# CONTRO I VENTTI DELL'INCERTEZZA

## A febbraio mercato in crescita del 36%. Trionfa l'usato

PAGINA A CURA  
DI ENRICO SBANDI

Italiani sempre più a noleggio. Ormai archiviato il capitolo gli incentivi, la formula della mobilità in outsourcing rispecchia sempre di più le scelte delle aziende e anche di professionisti e ditte individuali, mentre il mercato delle quattro ruote, in termini generali, segna decisamente il passo. I dati parlano chiaro: a fronte di un calo pronunciato delle vendite di auto per i privati, che in un anno sono diminuite del 33,2%, sono sostenuti i livelli delle vetture aziendali e del noleggio. I dati forniti dal ministero dei Trasporti sulle immatricolazioni, rielaborati da Aniasa, l'Associazione Nazionale dell'Industria dell'Autonoleggio e dei Servizi Automobilistici, segnano un ottimo primo bimestre 2011 per l'auto aziendale nel suo complesso (acquisti, leasing e noleggio).

In febbraio, confermando il buon andamento di gennaio, si sono registrate 51.201 unità contro le 37.842 di febbraio 2010, cioè il 36% in più, con una incidenza sul mercato salita al 29,7%, livello ben maggiore rispetto del 17,7% conseguito nello stesso



tricolate, secondo il ministero, costituiscono un aumento del 48% su gennaio 2010 (17.694 unità), con un'incidenza di penetrazione sul mercato complessivo quasi raddoppiata, dall'8 al 14,5%.

Quanto alle motorizzazioni, la fine degli incentivi ha comportato una progressiva ma sensibile riduzione sul totale immatricolato delle vetture ad alimentazione alternativa: la quota di mercato di questi veicoli è precipitata dal 32% del febbraio 2010, al 6% di gennaio 2011 e al 4,5% di febbraio. Torna a dominare il diesel, ormai da mesi al 50% e a febbraio in crescita a quota 55%.

Ai conti degli operatori del noleggio ha giovato la consistente crescita messa a segno dal mercato dell'usato, che a febbraio registra 408.440 trasferimenti di proprietà di auto (al lordo delle minivolture), con una variazione positiva dell'11,5% rispetto al febbraio 2010, durante il quale furono registrati 366.341 trasferimenti di proprietà. Il volume globale delle vendite (568.769 autovetture) ha dunque interessato per il 28,19% auto nuove e per il 71,81% auto usate. (riproduzione riservata)

gestione della mobilità aziendale in outsourcing, libera le aziende da tutte le incombenze inerenti alla gestione dei veicoli di proprietà, consentendo l'ottimizzazione delle risorse e delle procedure e rappresentando, per le aziende del noleggio a lungo termine, un modo di vendere know-how. Tornando ai dati, a fronte di scenari ancora del tutto indefiniti, l'unica certezza è rappresentata dai risultati acquisiti, come accennato decisamente positivi. Le 26.341 unità imma-

are, dall'altro), che non mancheranno nei mesi a venire di far sentire il loro peso sul mercato della mobilità. Terzo elemento da considerare è il progressivo aumento dei tassi d'interesse, a fronte dei quali il ricorso al noleggio rischia di perdere appetibilità rispetto all'acquisto delle vetture tramite la liquidità disponibile in cassa. Certo le società di noleggio non sono rimaste a guardare: si sono progressivamente strutturate come consulenti, oltre che fornitori di beni. Il *fleet management* la

giungola del noleggio, in una situazione differente, legittimerebbero a pensare che il Paese sia in uscita dalla lunga crisi economica. Purtroppo, gli eventi che stanno turbando e modificando lo scenario politico-economico del Nordafrica e la catastrofe giapponese, invece, aprono scenari di grande incertezza, con riflessi marcati sotto il profilo energetico (le questioni legate all'import di petrolio e gas naturale, da un lato, i nuovi dubbi sull'energia nucle-

## L'Aniasa, non chiediamo incentivi ma il problema fisco va affrontato insieme a noi

Il noleggjo, per sua natura, è una sorta di antidoto alle incertezze, quando si parla di mobilità. Parola di **Paolo Ghinolfi**, numero uno di Arval (uno dei colossi del settore, del gruppo Bnp-Paribas) e da poco più di un mese presidente di Aniasa, l'Associazione nazionale dell'industria dell'autoleggio e dei servizi automobilistici. «Si pensava di essere finalmente usciti dalla fase più acuta della crisi economica e finanziaria», spiega Ghinolfi, «quando all'improvviso, c'è stata l'esplosione dei conflitti in Nordafrica e relativo impatto sul mercato del petrolio. Poi la drammatica vicenda giapponese, che in qualche modo sta rimettendo in discussione il nucleare e di conseguenza la produzione di energia elettrica. Arriviamo al riscaldamento della tendenza al rialzo del costo del denaro, e ne vien fuori un puzzle».

**Domanda. Sono a rischio i progressi registrati ad inizio 2011 dal settore?**  
**Risposta.** Credo che questa situazione in generale non comprometta lo sviluppo del noleggjo a lungo termine; che, viceversa in taluni casi può far fronte ai momenti di maggiore incertezza.

**D.** Cioè gli operatori possono trarre vantaggio dalla crisi?

**R.** Il noleggjo a lungo termine nasce per consentire all'azienda cliente di condividere i rischi, e di beneficiare dei vantaggi derivanti da un consorzio di gestione molto ampio, nel quale gli eventuali rischi di perdita del valore residuo delle vetture, di aumento dei tassi, di maggiori costi assicurativi sono diluiti sulla gestione di flotte iniere. Per un'azienda è il vantaggio di trovarsi coperta rispetto a fluttuazioni immediate che altrimenti inciderebbero in modo anche brutale sui conti aziendali.

**D.** Il petrolio a prezzi record e le fosche prospettive dell'energia nucleare vi staranno creando più di una preoccupazione.

**R.** Siamo particolarmente attenti all'evoluzione di questi fattori. Per elaborare le nostre strategie ci domandiamo come la situazione che sta evolvendo oggi determinerà le scelte politiche dei costruttori, le esigenze dei clienti e le scelte d'indirizzo delle società come le nostre. Stiamo provando a fare delle proiezioni, per immaginare se la rete potrà continuare a svilupparsi su larga

scala, come pareva stesse facendo. È una situazione difficile, che però non ci farà perdere attenzione e tensione sulle altre tematiche di nostra pertinenza.

**D.** Una di queste è la questione fiscale, sia a livello nazionale che comunitario. Come si muoverà Aniasa?

**R.** La fiscalità ha particolare risalto fra le prossime iniziative che intendiamo sviluppare. L'obiettivo è far comprendere al governo italiano, ma anche alle Istituzioni europee, che lo sviluppo dell'auto aziendale, così come della mobilità individuale privata, è un'opportunità sia per la soluzione dei problemi ambientali, sia per il gettito per l'erario.

**D.** C'è spazio per nuovi incentivi?

**R.** Non abbiamo mai usufruito di agevolazioni all'acquisto a fondo perduto e non le chiediamo adesso. Vogliamo però essere protagonisti attivi delle politiche di sviluppo del mercato. Noi possiamo creare interessanti prospettive anche per l'erario, se, per esempio, si dovesse adottare una rimodulazione del regime fiscale finalizzata a un maggior rispetto dell'ambiente. (riproduzione riservata)



Molto lenta in Italia la diffusione. Anche per le regole, diverse da Comune a Comune

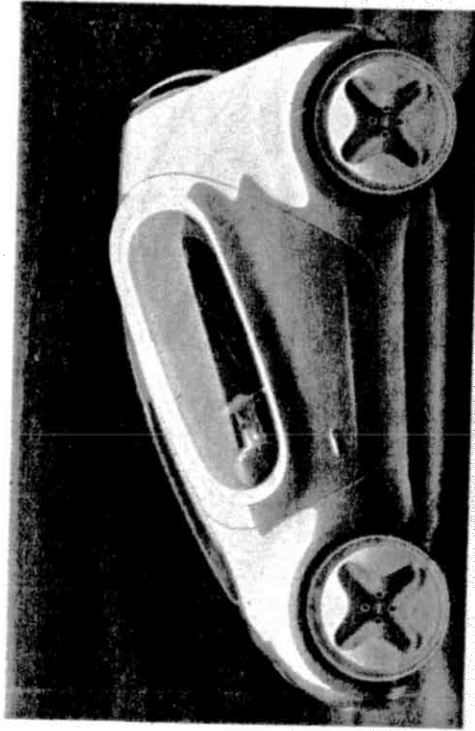
# AUTO ELETTRICA AVANTI PIANO

## E ora pesano i dubbi sul nucleare del dopo-Fukushima

DI CLAUDIO RAVEL

**E** se la Cina, invece di copiare, stavolta fosse all'avanguardia? Nell'auto elettrica è una possibilità concreta. In Cina la diffusione sia molto rapida, più veloce che in Europa. Ma adesso la crisi nel mondo arabo e i conseguenti rischi nell'approvvigionamento di petrolio determineranno anche da noi un'accelerazione delle auto elettriche. Ma molto dipende da cosa succederà all'energia elettrica da fonte nucleare, di grande disponibilità e basso costo di produzione. I fumi radioattivi che tuttora salgono dalla centrale di Fukushima offuscano in parte anche le prospettive della mobilità elettrica. La catastrofe che ha fatto seguito allo tsunami in Giappone pesa come un macigno sullo sviluppo del nucleare. Stanno infatti crollando molte certezze sull'atomo sicuro, soprattutto in quei Paesi, come l'Italia, sul punto di riaffacciarsi alla ribalta del nucleare, precipitosamente abbandonato dopo Chernobyl.

Quale il futuro dell'auto che fa il pieno con la spina? Un dato è certo: il noleggio è la soluzione ideale per adoperare tecnologie in rapida evoluzione, come quella dell'auto elettrica, che richiedono consistenti dotazioni di servizi collaterali (come la fornitura di energia per la ricarica), il loro prezzo d'acquisto è notevole e altrettanto importante è l'obsolescenza, in particolare di



componenti come gli accumulatori. A che punto è l'offerta elettrica nel noleggio a lungo termine?

**Il problema** non è la disponibilità di veicoli, ma la distribuzione dell'energia e l'assistenza. Su questo concordano i big. I primi settori che si rivolgeranno al full electric sono le utility e i comparati direttamente collegati alla pubblica amministrazione. Eppure ai clienti l'elettrico già piace. Paro-

la soluzione di passaggio sia rappresentata dall'ibrido di seconda categoria, il plug-in, che consente una mobilità urbana di 40-50 km, ricorrendo al motore termico per girare fuori città».

Il presidente di Aniasa cita anche le difformità normative tra gli elementi che, se non ostacolano, certo non incentivano la diffusione dei veicoli elettrici: da Regione a Regione e addirittura da Comune a Comune ci sono regole diverse, spesso in contrasto tra loro. «Oggi, per esempio», spiega Ghinolfi, «è difficilissimo dare indicazioni precise sull'uso delle macchine elettriche perché un'automobile di questo tipo ha agevolazioni diverse da un Comune all'altro; questo fa sì che in certe città l'auto elettrica possa circolare sulle preferenziali, a Milano no. Un vero pasticcio: il nostro mestiere è fare consulenze ai nostri clienti, alle aziende, attraverso i nostri contatti diretti, attraverso la rete; non potremmo più lavorare se dovessimo trattare in maniera diversa con ciascun Comune d'Italia».

A mettere d'accordo le insufficienze della rete distributiva, le

normative locali e l'esercizio a breve raggio, compatibile con le attuali tecnologie delle batterie, potrebbero essere le due ruote. Gli scooter elettrici come banco di prova del noleggio di veicoli a emissioni zero. E la strada su cui si sta incamminando Peugeot, che allo scorso Eicma, il Salone del Ciclo e Motociclo di Milano, ha presentato due versioni del suo scooter a propulsione elettrica, insieme a una formula di noleggio adatta ad agevolare la diffusione. «Il tema delle due ruote è delicato per noi, a causa della facile danneggiabilità dei mezzi e dell'elevata incidentalità, che rendono proibitivi i costi assicurativi», precisa Ghinolfi, «l'avvento dell'elettrico e dell'ibrido potrebbe essere la soluzione-ponte per le moto a noleggio: limitatamente alla circolazione urbana e più facile gestire la parte assicurativa, ed è più abbordabile anche l'aspetto tecnologico, con le colonnine di prossimità per la ricarica nelle residenze delle persone, piuttosto che le più complesse colonnine con stalli adatti alle automobili».

(riproduzione riservata)