

L'intervista **Massimiliano Archiapatti**

«Promesse effimere per il nostro settore»

Il numero uno di Aniasa mette l'accento sulla flessione delle immatricolazioni dovuto a questa fase di incertezza

Un business che deve affrontare nuove sfide, ma solido, in continua evoluzione e desideroso di farsi ascoltare dalle istituzioni per recitare la parte che compete ad un comparto che genera 6,8 miliardi all'anno, riguarda quasi il 30% delle immatricolazioni e, per la prima volta, ha superato il milione di veicoli in flotta. Questo è l'autonoleggio e queste sono le criticità e le prospettive che il presidente Massimiliano Archiapatti individua per l'associazione di settore che egli presiede, l'Aniasa. **Il cambio delle alimentazioni ha raggiunto anche le flotte. Perché questo fenomeno è arrivato in ritardo rispetto ai privati?**

«Lo spostamento c'è ed è rallentato perché il regime di rotazione è diverso. Nel noleggare a lungo termine, che recita la parte del leone, il diesel è ancora conveniente perché le percorrenze sono mediamente ampie, ma c'è una sensibilità crescente verso le alimentazioni alternative, specialmente l'ibrido, presso quelle aziende che non percorrono molti chilometri. Infine c'è il tema dei valori residui».

Vedendo i dati del Rapporto Aniasa, nel noleggare a breve termine i margini si stanno assottigliando...

«Nel NBT c'è un aumento della competizione nel segmento low

cost mentre i nuovi attori trovano maggiore visibilità attraverso i comparatori che ordinano le offerte per prezzo. Ci sono poi la spinta delle case per fare volume e la disponibilità di liquidità dovuta alle politiche della BCE. I dati dicono che il mercato cresce in volumi, ma scende il prezzo di noleggio e si è ridotto il tasso di utilizzo. C'è dunque bisogno di ribilanciare il business anche di fronte al calo dei flussi turistici. Anche per questo le immatricolazioni del rent-a-car sono già in calo e c'è un ricorso maggiore al rent-to-rent». **Osservando invece i dati Unrae, si vede una crescita delle captive nel noleggio a lungo termine...**

«Non ci spaventa, anzi visto il livello di penetrazione del noleggio in Italia, ci aiuta a sviluppare il mercato e l'offerta. In ogni caso, il settore è solido e vogliamo migliorare la mobilità rendendola più sicura e sostenibile».

Però il noleggio è sceso nell'immatricolato...

«Sì è vero, ma il calo è dovuto a questa fase di incertezza. In più c'è l'incertezza tecnologica: che cosa mi compro? I privati così come le aziende allora allungano i tempi di acquisizione».

Nel campo delle automobili si parla di accorpamenti e alleanze. Potrebbe succedere anche nel noleggio?

«Fenomeno di consolidamento non sono esclusi. La cosa che è interessante è che c'è un trend di interesse sempre più ampio, che coinvolge anche le case auto, verso l'utilizzo invece delle proprietà. Potrebbe succedere che qualcuna di loro si compri un noleggiatore o si alleino tra di loro».

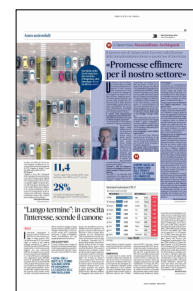
Avete creato la nuova divisione del "digital automotive". Con quale scopo?

«È una nuova sezione alla quale abbiamo dedicato molta attenzione. L'obiettivo è sempre quello di essere un aggregatore di interessi nel mondo dell'automotive. Il digital è una realtà pratica delle flotte e vogliamo creare un bacino di sperimentazione per le nuove tecnologie, per esplorarne tutti i benefici e anche tutti i rischi. È la nostra nuova frontiera e lo studio che abbiamo commissionato a Bain va in questa direzione».

Il rapporto con le istituzioni ha portato frutti concreti?

«Intanto siamo contenti di essere tenuti in considerazione. Il tema è il passo successivo. Avremmo voluto che nel nuovo codice della strada ci fosse il car sharing, ma così non è. Abbiamo segnalato che l'ecotassa avrebbe rallentato il rinnovo del parco e che la portabilità della targa avrebbe portato per noi un aggravio di 40 milioni di euro senza alcun beneficio, ma non siamo stati ascoltati. Non abbiamo potuto accedere all'ecobonus e non è stato rinnovato il superammortamento che ci piacerebbe, ma se fosse una misura strutturale perché l'incertezza e le voci fanno malissimo».

Il Ministro dell'Interno al Dealer



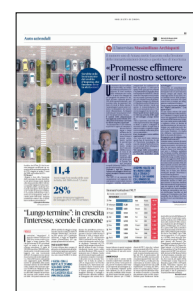
Peso: 27%

Day ha promesso l'aumento della detrazione dell'Iva al 100% proprio mentre il Governo chiedeva alla Commissione Europea la proroga del regime al 40%. Bisogna fare in modo che l'auto aziendale in Italia sia competitiva con il resto dell'Europa. Sarebbe un bel volano per l'economia e per l'automobile, che in Italia è in crisi e

merita di avere un'attenzione superiore».

Nicola Desiderio

**AVREMMO VOLUTO CHE
NEL NUOVO CODICE
DELLA STRADA CI
FOSSE IL CAR SHARING
ED IL RINNOVO DEL
SUPERAMMORTAMENTO**



Peso:27%

Cambio di scenario

Nel 2019 in Italia il diesel crolla nelle vendite anche delle auto aziendali, una tendenza già molto evidente negli altri mercati europei

Nicola Desiderio

Anche le flotte cambiano le alimentazioni e, dopo un biennio di sostanziale tenuta degli equilibri tra gasolio, benzina e tutto il resto, si avverte anche nei canali business quello che da tempo sta accadendo sul mercato dei privati ovvero il calo del diesel a favore dei motori a ciclo 8 e delle propulsioni alternative. L'Italia dunque comincia a risentire di un vento che soffia già da tempo nei concessionari e nel resto dell'Europa. I dati di Dataforce, citati dall'ultimo Rapporto Aniasa (vedi di lato), mostrano che il travaso sui canali aziendali è partito già nel 2017 negli altri paesi e che in Italia si è ufficialmente avviato: nei primi 5 mesi del 2019 il monte costituito da acquisti da parte di società e noleggio a lungo termine in Italia ha una quota del 58,6% contro il 31,9% a benzina contro una media rispettivamente del 53,8% e 37,7% fatta registrare in tutto il 2018 nei top 5 europei tra auto aziendali acquisite direttamente, in leasing e con noleggio a lungo termine. Il diesel dunque continua ad essere il preferito dalle aziende italiane, ma ha iniziato una discesa che nel mercato dei privati

era già partita: dal 50% del 2017 si è passati al 41% nel 2018 e al 32,9% nei primi 5 mesi di quest'anno mentre le auto a benzina sono passate dal 34,4% al 42,2% per arrivare al 48,9%. Ritmi diversi figli di tempi di ricambio diversi, ma anche di fattori irrazionali che hanno influenzato immediatamente il mercato retail e, solo successivamente, quello dell'usato contagiando i valori residui che rimangono uno dei fattori razionali fondamentali per i grandi acquirenti di veicoli. Nel 2016 il 77% delle auto aziendali in Italia era diesel, il 73% nel 2018 quando nelle Top 5 EU si era già passati dal 69% al 54%. Nello stesso periodo, in Italia le auto aziendali a benzina sono addirittura scese dal 18% al 17% mentre nei Top 5 sono aumentate dal 26,4% al 37,7%.

DIFFERENZA DI TEMPI

Queste differenze di tempi possono invece essere spiegate con un fattore strutturale: nei 7 mercati più grandi dell'UE il 46% delle immatricolazioni è costituito da privati contro il 57% dell'Italia con punte del 36% in Germania e Olanda. Passate le Alpi dunque il mercato lo fanno le flotte che hanno intercettato in anticipo il mutamento. In ogni caso, lo spostamento tra le due forme di alimentazione non è stato completo e ha seguito dinamiche diverse, soprattutto

per politiche diverse. In Germania 14 punti in meno della quota del diesel in 2 anni si è trasformato in un 11 punti in più per la benzina e in un balzo dall'1% al 4% dell'ibrido. Il Regno Unito è il mercato dove il diesel "aziendale" ha avuto il crollo maggiore (dal 60% al 38%) e l'ibrido raccoglie i maggiori consensi (8%), la Spagna vi era ancora più affezionata di noi, ma ha cambiato strada in modo netto: dall'82% al 61% con l'ibrido balzato al 7% l'alimentazione bifuel (GPL e Metano) passato dallo zero statistico ora è al 2%. L'Italia si mantiene al 3% a fronte di un 8-9% sull'intero mercato, ma è interessante invece notare che le bifuel immatricolate a società di noleggio a breve termine in Italia sono passate dallo 0,9% del 2016 al 2,4% del 2018. Dove si assiste alle differenze più nette tra i vari paesi è tuttavia con l'elettrico. Le quote sono ancora residuali tranne in Olanda (10% delle flotte aziendali nel 2018) e in Francia (2,2%), senza contare la



Peso: 46%

Norvegia dove un'auto targata su 2 è ad emissioni zero a causa di incentivi assai robusti.

L'EVOLUZIONE

Ma è interessante anche vedere come si sia evoluta la struttura del nostro mercato dal 2009 ad oggi. Solo 10 anni fa i privati pesavano per il 77% e tutto il resto (noleggio e società) era diesel per il 69,1% (l'85,4% dell'NLT), benzina per il 26,6%, bifuel per il 4% e ibrido per lo 0,2%. Nel 2018 i privati pesano il 57% e la struttura per le alimentazioni vede il benzina praticamente allo stesso punto (26,1%) e il diesel

sceso al 65,3%, con le bifuel al 4,2%, l'ibrido al 3,9%, l'elettrico allo 0,5%. Nei primi 5 mesi del 2019 il targato delle aziendali a gasolio è crollato al 55,8%, il benzina è balzato al 36,2%, il bifuel è al 3,1% mentre ibrido ed elettrico sono stabili. Dai questi ultimi dati sembrerebbe invece che il passaggio tra diesel e benzina sia praticamente perfetto. In realtà siamo di fronte a una tattica temporeggiatrice.

FUTURO INCERTO

In un quadro normativo, fiscale e tecnologico ancora incerto e in attesa di un aumento espo-

nenziale di modelli ibridi ed elettrici, le flotte rimangono in attesa, rallentano il ricambio e si cautelano per fronteggiare intanto il calo dei valori residui delle auto a gasolio. Di sicuro, lo scenario è cambiato ed è destinato ad evolversi, molto presto, trovando nuovi equilibri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

397

le migliaia di unità della flotta delle auto aziendali vendute in Italia alla fine dei primi 5 mesi 2019

**NEL 2016 IL 77%
DELLE VETTURE
AZIENDALI IN ITALIA
ERA A GASOLIO. NEI PRIMI
5 MESI DI QUEST'ANNO
SONO SCSE AL 55%**

6,8

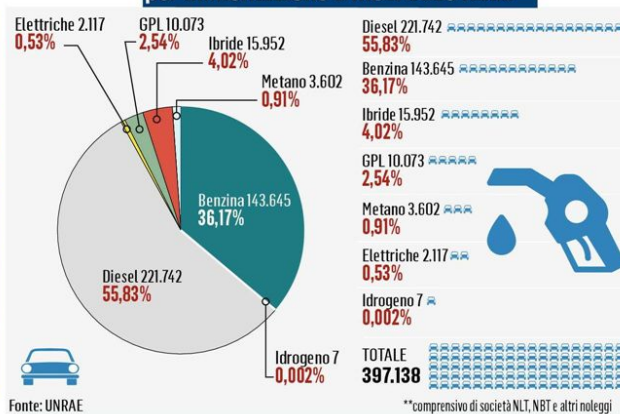
miliardi il fatturato complessivo delle società di noleggio in Italia nel 2018

IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER ALIMENTAZIONI FLOTTE AZIENDALI (*)

	ITALIA			GERMANIA			REGNO UNITO			TOP 5 EU		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Benzina	18%	19%	17%	27%	32%	36%	36%	44%	54%	26,4%	31,4%	37,7%
Diesel	77%	75%	73%	71%	64%	57%	60%	50%	38%	69,3%	63,0%	53,8%
Elettrico	0%	0%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	1%	0,6%	0,9%	1,8%
Ibrido	2%	3%	5%	1%	2%	4%	4%	6%	7%	3,2%	4,1%	6%
Bi-Fuel	3%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0,5%	0,5%	0,8%

Fonte: Dataforce *comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Immatricolazioni auto aziendali per alimentazione 5 mesi 2019 Italia**



Fonte: UNRAE

**comprensivo di società NLT, NBT e altri noleggi



Peso:46%

“Lungo termine”: in crescita l'interesse, scende il canone

FOCUS/2

I costruttori “ringraziano”. Il mercato italiano dell'auto del 2018 deve ancora molto al noleggio a lungo termine (Nlt), che ha inciso per il 14% sui volumi totali, un punto in più rispetto all'anno precedente. Si tratta di 265.000 macchine (306.000 includendo anche i veicoli commerciali leggeri), con una incremento dell'1,2%. Il comparto cresce ormai da un lustro ed in modo significativo. A fine 2015 il parco auto gestito non raggiungeva quota 600.000, mentre la contabilità dello scorso dicembre riferisce di oltre 906.000 unità. Il saldo attivo annuale supera le 112.000 auto. Malgrado la fine del super-ammortamento, scaduto a fine 2018, i segnali che arrivano dal mercato sono positivi anche nel 2019. «Nel primo trimestre del 2019 le attività di noleggio a lungo termine hanno mostrato indici di sviluppo “double digit”, che lasciano ben sperare per il prosieguo dell'anno», si legge nel Rapporto Aniasa (l'associazione che raggruppa gli operatori del settore).

PIACE AI CLIENTI PRIVATI

Il nuovo sistema piace sempre di più anche ai clienti privati: gli italiani che hanno optato per questa formula, preferito al “normale” acquisto, sono ormai 40.000. E le stime dicono che potrebbero arrivare a 50.000 entro la fine dell'anno. Tra gennaio e marzo è salito ancora il fatturato: il +10% si somma all'incremento del 12% dell'esercizio 2018 (5,5 miliardi di euro). Ma è cre-

sciuta ulteriormente anche la flotta circolante: l'aumento del 12% porta il totale sempre vicino alla soglia del milione di auto. Le immatricolazioni hanno invece subito una forte flessione (-10%), ma per il momento non c'è allarme. Anche perché si tratta di capire quali mosse intendono compiere i costruttori alle prese con un mercato “titubante” che in Italia ha ceduto il 3,8% in cinque mesi e nel Vecchio Continente il 2%. Determinate nella scelta di ridurre il numero delle cosiddette “chilometri zero”, le case hanno guardato con sempre maggiore interesse al noleggio a lungo termine, offrendo condizioni vantaggiose alle società che le

hanno (almeno in parte) scaricate anche sui consumatori i quali hanno beneficiato di rate più convenienti.

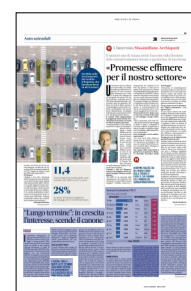
CANONE IN CALO

Lo scorso anno il canone medio mensile è infatti stato calcolato in calo del 3%. Forse è sceso anche di più, perché l'incidenza delle vetture dei segmenti più prestigiosi (C e D) è aumentata erodendo quella delle utilitarie (A e B). Le polemiche sulla credibilità della tecnologia diesel hanno lasciato quasi indifferenti (almeno per il 2018) i clienti del NLT, visto che i volumi sono aumentati dello 0,5%, pur cedendo due punti di quota percentuale. Le auto a benzina sono scivolate dal 19% di penetrazione del 2017 al 15% del 2018, mentre quelle con alimentazioni ibride sono salite al 6% (+142%). La svolta green ha cominciato ad incidere anche sul noleggio a lungo termine con 2.500 registrazioni: un boom del 366%, anche se la quota è dell'1%. Nei pri-

mi cinque mesi del 2019 Fiat e Panda restano il marchio e il modello più gettonati anche nel Nlt, rispecchiando quasi fedelmente l'andamento del mercato del Belpaese. In realtà, mentre il costruttore nazionale ha venduto circa 2.500 auto in meno alle società (27.418), comunque ampiamente più del doppio rispetto a Volkswagen, che è seconda a quota 11.381 unità, la Panda è stata immatricolata in 10.518 esemplari (+20%). Nella Top 10 compaiono altre 4 Fiat (500X, Tipo e 500, che occupano la 4^a, 5^a e 6^a posizione, e la 500L, nona) oltre alla Ypsilon, seconda con quasi 5.300 esemplari davanti alla Renault Clio. Completano la graduatoria la Peugeot 3008 (settima), la Nissan Qashqai (ottava) e la Golf (decima). FCA presidiava la Top 10 dei primi cinque mesi del 2017 con sette modelli, incluse la Alfa Romeo Stelvio e la Jeep Compass, entrambe uscite di scena e sostituite dalla Ypsilon. Fra i marchi, alle spalle di Fiat e Volkswagen ci sono i francesi di Renault a quota 9.681 e di Peugeot (8.244). Nell'ordine seguono poi Audi, Opel, Bmw, Jeep (una new entry che prende il posto di Alfa), Ford (dalla 2^a alla 9^a posizione) e Toyota (subentrata a Nissan).

Mattia Eccheli

I VEICOLI CON LE RUOTE ALTE STANNO SCALANDO SEMPRE PIÙ RAPIDAMENTE LA CLASSIFICA DELLE IMMATRICOLAZIONI



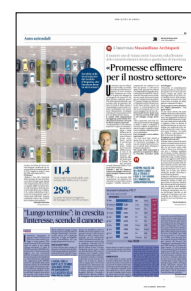
Peso: 26%

Immatricolazioni NLT

Dati relativi ai primi 5 mesi 2019

TOP 10 MARCA			TOP 10 MODELLO		
1	Fiat	27.418	Fiat	Panda	10.518
2	Volkswagen	11.381	Lancia	Ypsilon	5.297
3	Renault	9.681	Renault	Clio	5.248
4	Peugeot	8.244	Fiat	500X	4.993
5	Audi	7.690	Fiat	Tipo	4.431
6	Opel	6.705	Fiat	500	4.230
7	Bmw	5.929	Peugeot	3008	3.780
8	Jeep	5.905	Nissan	Qashqai	3.733
9	Ford	5.824	Fiat	500L	2.939
10	Toyota	5.340	Volkswagen	Golf	2.936
Totale			135.815		

Fonte UNRAE



Peso:26%

L'autonoleggio mostra i muscoli, la flotta raggiunge quota un milione

► È un comparto che nel nostro Paese vale 6,8 miliardi di fatturato e muove tra il 25 e il 30% delle nuove targhe

IL TRAGUARDO

Un milione in flotta. È questo il traguardo toccato dal settore dell'autonoleggio in Italia nel 2018, come certificato dal 18° Rapporto Aniasa, ulteriore indicatore di crescita della massa critica per un comparto che vale 6,8 miliardi di fatturato e muove tra il 25 e il 30% dell'immatricolato di auto nel nostro paese. Una soglia psicologica e simbolica superata grazie ai 129.833 veicoli di flotta media (+8,2%) del noleggio a breve termine con una punta massima di 179mila unità nel periodo estivo (+2%), un primato storico trainato anche dal notevole balzo dei commerciali con punte del 29%. La parte del leone l'ha fatta il noleggio a lungo termine con una media di oltre 850mila unità (+16%) e che a fine anno contava 906.360 veicoli con un aumento del 14%.

500MILA NEL 2007

Se si pensa che la prima statistica utile del 1996 parla di 54mila veicoli e che nel 2007 fu superato per la prima volta il mezzo milione, ci si accorge di quanta strada abbia fatto il NLT, ancora di più se si pensa che solo nel 2015 era a quota 585mila e ha compiuto un balzo dopo l'altro negli anni successivi: 674mila nel 2016, 794mila nel 2017

e 906mila lo scorso anno con un calo dei commerciali da 120mila a 112mila. A veicolare questi numeri c'è stata la spinta delle società nei segmenti classici (le grandi aziende), la penetrazione crescente nel settore delle PMI, che costituiscono il grosso del tessuto industriale italiano, e il successo sempre più ampio riscontrato presso i clienti privati che supereranno ampiamente le 500mila unità entro la fine del 2019. Modesto l'apporto del car sharing, con 6.600 auto in flotta, ma la sua missione è proprio quella: ridurre il numero di auto circolanti massimizzando l'utilizzo, dunque non è certo questo l'indicatore principale dell'auto in condivisione. Altri elementi di interesse per l'analisi della flotta è quello del valore medio dei veicoli immatricolati. Nel 2018 le società NBT hanno immatricolato 87mila veicoli, il 18% in meno, ma il loro valore medio è cresciuto a 16.115 euro (+3%), mentre il già citato aumento dei commerciali ha, come rovescio della medaglia, una diminuzione del costo d'acquisto medio dei furgoni: da 22.903 a 20.755 euro, con un calo del 9,4%.

VALORE MEDIO CRESCIUTO

Il valore medio nel NBT è comunque cresciuto a 16.252 euro (+2,8%).

Anche il Noleggio a Lungo Termine vede un aumento del valore della flotta, frutto di un leggero spostamento dai segmenti A (piccole) e B (utilitarie) verso il C (compatte) e D (medie): i primi due sono cresciuti rispettivamente del 3% e 8%, le altre del 17% e 19%. Le automobili sono aumentate del 15%, i commerciali del 14%. Oltre al già accennato spostamento dal diesel verso altre forme di alimentazione, la flotta di NLT ha visto un calo delle berline due volumi (-9,3%) e soprattutto delle station wagon (-10,2%) e dei monovolume (-26,5%) che fino a qualche anno fa erano le auto aziendali tipiche e invece sono soppiantati da crossover (+30,4%) e Suv (+34,1%) che insieme ormai valgono il 40% di tutte le 264.565 auto (+3%) immatricolate dalle società di NLT nel 2018 cui vanno aggiunti 41.973 (+2%) commerciali



Peso: 50%

leggeri per un totale di 306.538. Considerando che i veicoli usati defflottati e venduti nel corso del 2018 sono stati circa 196mila e che il 59% ha un'anzianità compresa tra 2 e 4 anni, è chiaro che ci sono oltre 100mila nuovi clienti e il NLT immette sul mercato un usato di qualità, con un'anzianità molto inferiore a quella media del parco circolante (11,4 anni), dunque con caratteristiche di sicurezza e ambientali superiori. L'infloftamento massiccio di Suv e crossover rappresenta dunque una risposta alla forte domanda da parte dei clienti, composti sempre di più da utilizzatori sin-

goli, ma anche un investimento per i valori residui.

POLARIZZAZIONE NEL BREVE

Nel noleggio a breve termine si assiste invece ad una polarizzazione legata alla sempre maggiore differenziazione dei segmenti di noleggio: dunque crescono le immatricolazioni delle utilitarie dal 29% al 33% e le compatte dal 30% al 31% per andare incontro alle offerte low cost, crescono i segmenti superiori (da 5% a 6%) e alto di gamma (dal 2% al 3%) per il noleggio premium. Va infine sottolineato come avanzi, anche se a ritmi meno sostenuti che in passato, la compene-

trazione tra le due grandi flotte per il fenomeno del rent-to-rent: 52.503 (+1%) dei veicoli impiegati dal noleggio a breve termine nel 2018 provengono dal noleggio a lungo termine e dal leasing. E tutto fa parte di quel milione, collegato dagli innumerevoli vasi comunicanti creati dal noleggio in tutte le sue forme.

Nicola Desiderio

**SUCCESSO SEMPRE PIÙ
AMPIO RICONTRATO
NEI CLIENTI PRIVATI
CHE SUPERERANNO
LE 50MILA UNITÀ
ENTRO FINE 2019**

**UN PRIMATO STORICO
TRAINATO ANCHE
DAL NOTEVOLE
BALZO IN AVANTI
DEI COMMERCIALI
CON PUNTE DEL 29%**



Peso:50%

Car sharing sempre più protagonista

► Crescono nel 2018 gli iscritti al servizio che sono arrivati a 1,8 milioni di utenti. Il numero dei noleggi è salito del 27% ► Milano e Roma si confermano regine assolute dell'auto condivisa con 9,5 milioni di locazioni, oltre l'80% del totale

L'ANALISI

Per il car sharing italiano è l'ora del consolidamento, di gettare le basi per un futuro prospero (e redditivo per gli operatori), capace di superare i limiti strutturali di un servizio che difficilmente potrà trovare terreno fertile al di fuori dei maggiori centri urbani.

In questo senso, il 2018 ha fornito delle indicazioni significative, puntualmente rilevate da Aniasa che ha inserito questa giovane formula di noleggio "mordi e fuggi" nelle sue aree di interesse, fornendone una precisa e documentata fotografia nell'ultima edizione – la diciottesima – del suo Rapporto annuale, incentrata quest'anno sull'evoluzione verso una mobilità condivisa e sostenibile di cui il car sharing rappresenta una componente di rilievo.

IL CONSOLIDAMENTO

A giudicare delle pure indicazioni statistiche, l'andamento nel settore potrebbe apparire contraddittorio, visto che al consistente aumento degli iscritti al servizio, arrivati a sfiorare il muro degli 1,8 milioni (rispetto agli 1,31 milioni del 2017), ha fatto riscontro una netta riduzione degli utenti attivi – cioè coloro che hanno effettuato almeno un noleggio nel secondo semestre – che dopo un anno di crescita in doppia cifra hanno registrato nel 2018 una netta battuta d'arresto, calando di oltre il 20% da 820.000 a 640.000 unità.

Un arretramento che gli esperti dell'Associazione confindustriale non interpretano come l'avvisaglia di una possibile crisi, ma appunto come un sintomo di consolidamento, della creazione di uno zoccolo duro di clienti fedeli, non attratti dalla curiosità per una proposta innovativa, ma pronti a

sfruttare tutte le opzioni che gli operatori non si stancano di mettere a loro disposizione, come dimostra il successo delle "isole della mobilità" aeroportuali come quelle già operative a Milano Linate e Roma Fiumicino.

FLOTTA INVARIATA

A confermare questa tesi "ottimistica" provvedono i dati che evidenziano un più razionale e funzionale sfruttamento della flotta, che è rimasta sostanzialmente invariata attorno alle 6.600 vetture messe in campo dai principali operatori mentre ha registrato un consistente aumento il numero dei noleggi, che sono cresciuti del 27% dai 9.380.000 del 2017 agli 11.870.000 registrati lo scorso anno. Una tendenza che appare destinata a continuare anche nel 2019, contrassegnata da un evento che offre davvero il senso di un comparto alla ricerca di nuovi e più funzionali assetti: inizia infatti l'attività di "Share Now", un operatore di grande respiro internazionale frutto dell'integrazione tra Car2go, pioniere del settore sbarcato in Italia nel 2013, e DriveNow, attivo a Milano dal 2016. Un'alleanza paritetica tra due storici, acerrimi rivali – Mercedes-Benz e Bmw – che offre l'ennesima dimostrazione di come le grandi sfide che attendono il mondo dell'auto e della mobilità stiano ridisegnando la geografia del settore e i rapporti tra i suoi protagonisti.

Tornando alla realtà del car sharing attuale, i dati elaborati da Aniasa non fanno che confermare la vocazione metropolitana dell'attività: tra Milano e Roma si concentrano l'81% degli iscritti, il 78% degli utenti attivi, il 78% della flotta e l'80% dei noleggi effettuati nel 2018, con il capoluogo lombardo ancora "in vantaggio" sulle Capitale sotto tutti gli aspetti puramente numerici, mentre il rapporto si capovolge parzialmente quando si prendono in esame gli indicatori

principali dei singoli noleggi, la cui durata media è di 33 minuti a Roma e di 27 a Milano, a cui corrispondono rispettivamente una percorrenza media di 8,3 e 6,6 chilometri. Fedele al suo ruolo istituzionale, Aniasa non si limita a radiografare il mercato, ma avanza delle proposte concrete per ottimizzare il funzionamento di una formula relativamente giovane, la cui presenza sempre più capillare e diffusa può contribuire tra l'altro a colmare alcune lacune dei trasporti pubblici urbani.

NORMATIVA SPECIFICA

L'accento viene posto soprattutto sulla necessità di una normativa specifica, oggi inesistente, che sia omogenea per tutto il territorio nazionale sottraendo il settore alle decisioni – spesso estemporanee, non sempre razionali e raramente coordinate con le realtà limitrofe – affidate alle istituzioni locali.

Un'uniformità che dovrebbe riguardare aspetti cruciali come l'accesso alle Ztl e le relative aree di parcheggio, la realizzazione di stalli dedicati all'interno dei centri storici e la possibilità di riservare almeno il 40% delle colonnine di ricarica pubblica ai veicoli in car sharing, che possono dare (e le politiche di molti operatori già lo confermano) un contributo rilevante allo sviluppo della mobilità elettrica nel nostro Paese.

Giampiero Bottino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**C'È UNO ZOCCOLO DURO
DI CLIENTI FIDELIZZATI
CHE SFRUTTANO TUTTE
LE OPZIONI CHE GLI
OPERATORI METTONO
A LORO DISPOSIZIONE**



Peso: 54%



Il mercato è alla continua ricerca di soluzioni più semplici e flessibili

INNOVATIVO
A fianco una Mini e una Smart, due modelli del nuovo operatore Share Now frutto della integrazione tra Car2go, e DriveNow



Peso:54%

Auto connessa, italiani favorevoli ma i dati condivisi per poco tempo

LA RICERCA

Sempre più italiani guidano o sono disposti a guidare un'auto connessa nei prossimi anni. Per i dati però, la maggioranza degli automobilisti è disposta a condividerli soltanto per un tempo limitato e in cambio di maggiore sicurezza come per la localizzazione in caso di incidente o di furto. Cresce anche la consapevolezza e l'attenzione per i possibili rischi legati agli accessi non autorizzati ai propri dati, alle violazioni della privacy e ai rischi di hackeraggio del proprio mezzo. In definitiva gli automobilisti italiani sono sempre più consapevoli dei rischi e delle opportunità che offrono i nuovi veicoli, e in maggiore o minore misura, sono aperti alla nuova tecnologia. Almeno secondo la ricerca "L'auto connessa...vista da chi guida. Il ruolo ed i rischi dei dati nell'industria dell'auto", condotta da Aniasa, l'associazione confindustriale dedicata che riunisce le aziende dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company, ef-

fettuata su un campione rappresentativo di 1.200 automobilisti.

Con l'introduzione della telematica nelle nuove automobili, ogni giorno vengono creati 2,5 mln di TeraByte di dati divisi principalmente in tre categorie: quelli sul guidatore come lo stile di guida e i percorsi effettuati, quelli sul veicolo, che vanno dalla pressione degli pneumatici allo stato del motore e infine a quelli ambientali a partire dalla situazione del traffico. Si stima che tutti i servizi legati a questi, a livello globale hanno già raggiunto un valore di 60 miliardi di euro che dovrebbe crescere del +260% nei prossimi otto anni mentre già entro il 2024 dovrebbero circolare 125 milioni di auto connesse. Uno scenario di mobilità completamente nuovo, secondo Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, «in cui l'auto è parte di un sistema integrato con servizi offerti in via digitale da provider diversi» che vede gli italiani voler essere protagonisti attivi di questa rivoluzione. Secondo la ricerca infatti, il 29% dei nostri automobilisti già guida un'auto con-

nessa mentre un altro 59% pur non avendola, vorrebbe dotarsene in futuro; solo il 12% si è dichiarato contrario.

Tra i driver della scelta di un'auto connessa al primo posto c'è il fattore sicurezza che ne scaturisce, a partire dalla localizzazione in caso di emergenza ed in caso di furto, entrambe scelte al 14% del campione. A seguire, la navigazione evoluta e la connettività con strade smart scelte all'11% l'una. Con l'80% degli intervistati che per essere connesso si dichiara disponibile a pagare un sovrapprezzo sia come una tantum all'acquisto dell'auto, sia come abbonamento ai servizi.

Antonio Calitri

**IL 29% DEI DRIVER
TRICOLORE GIÀ
LA GUIDA, MENTRE
UN ALTRO 59%
LA VORREBBE IN FUTURO
SOLO IL 12% I CONTRARI**



TECNOLOGICHE
Sotto una
automobile
iperconnessa
A destra una
VW T-Roc



Peso: 17%

Fca Bank e Leasys: il futuro della mobilità prende forma

► Per la prima volta si potrà effettuare un noleggio a breve termine su Amazon.it ► Società di mobilità tra i leader in Europa negli ultimi tre anni è cresciuta del 70%

L'INIZIATIVA

S secondo il Rapporto Aniasa 2018 sono più di un milione gli italiani che ogni giorno si affidano alla "smart mobility" per soddisfare le necessità di spostamento dovute a motivi di lavoro o di turismo. Per la precisione, più di 900.000 persone utilizzano i servizi del noleggio a lungo termine, mentre 130.000 preferiscono quelli del breve termine e 33.000 fanno ricorso al car sharing. È un sintomo inequivocabile di ciò che con un termine inglese viene definito "disownership", cioè la tendenza, sempre più diffusa anche in Italia, a sostituire il concetto di proprietà con quello di utilizzo dell'auto.

FOCUS SULLA DIGITALIZZAZIONE

È questo, unitamente alla digitalizzazione, uno dei due megatrend su cui si basa l'attività di Fca Bank, come ha spiegato il Ceo Giacomo Carelli nel corso dell'evento "Living mobility" organizzato per presentare le nuove iniziative della controllata Leasys, operatore di mobilità a 360 gradi tra i leader del settore in Europa, dove opera in 7 Paesi con una flotta di 260.000 veicoli e negli ultimi tre anni ha registrato una crescita del 70% (dai 55.000 nuovi contratti del 2016 ai 94.000 del 2018), con la previsione di arrivare quest'anno a 120.000 contratti sull'onda dei 40.500 già sottoscritti nel primo quadrimestre, periodo nel quale in Italia ha immatricolato un quarto delle vetture targate complessivamente dagli operatori del noleggio a lungo termine. E il cammino di crescita è appena agli inizi, visto che la società prevede per il 2021 di allargare la propria presenza a 13 mercati europei, presidiandoli con

una flotta di 450.000 vetture. Nel corso del convegno, organizzato nella nuova sede romana della società "Arte 25", inaugurata a gennaio all'Eur, sono stati presentati i "Mobility store", dove i clienti possono scoprire - con il supporto di consulenti specializzati e di sofisticate soluzioni tecnologiche interattive - tutte le numerose soluzioni di mobilità a loro disposizione. Non a caso l'evento era caratterizzato dal sottotitolo «Da un'ora a una vita intera», uno slogan che riassume perfettamente l'articolazione di un'offerta in grado di soddisfare, in termini sia economici sia di durata, un ampio ventaglio di esigenze, consentendo al cliente di costruirsi praticamente su misura la formula di noleggio che più gli aggrada.

FLOTTA IN CRESCITA

Attualmente, in Italia sono già operativi 100 di questi punti fisici che dispongono di una flotta di 5.000 vetture destinate ai contratti di noleggio a breve/medio termine piuttosto che al car sharing. Nei piani c'è l'intenzione di raggiungere nel 2020 i 400 Mobility Store italiani con oltre 12.500 vetture, mentre per l'anno successivo è prevista la progressiva internazionalizzazione orientata alla creazione di 1.200 Store con circa 35.000 veicoli in flotta. Ognuno di questi centri, accomunati dalla condivisione del layout e degli allestimenti interni, dispone di colonnine di ricarica. Una scelta coerente con la grande importanza che Leasys attribuisce alla mobilità del futuro, testimoniata dall'obiettivo di elettrificare il 50% della flotta breve/medio/car sharing entro l'anno prossimo, per arrivare al 90% nel

corso del 2021. Una voglia di guardare avanti, sfruttando al meglio le più moderne modalità di comunicazione e informazione, confermata dall'accordo raggiunto con l'intento di offrire per la prima volta in Italia la possibilità di effettuare un noleggio a breve termine su Amazon.it, sul cui portale è possibile acquistare per 29,99 euro un voucher valido per tre giorni di noleggio, da utilizzare entro il prossimo 27 luglio per prelevare la vettura presso qualsiasi Mobility Store.

CREATIVITÀ E DINAMISMO

L'iniziativa è il seguito di quella varata nel 2016, analoga ma orientata al lungo termine. Fca Bank, nata a Torino come Sava nel 1925 e successivamente evolutasi in Fiat Auto Financial Services, joint venture paritetica con il francese Crédit Agricole, dal 2015 è una banca universale e ha saputo raddoppiare in pochi anni il livello degli impieghi, portandolo nel 2018 a 27 miliardi, con un organico che ha superato le 2.200 unità, mettendo a frutto con creatività e dinamismo gli oltre 90 anni di esperienza accumulati nel settore automotive. Oggi opera come banca captive, con un'offerta completa di prodotti e servizi finanziari e assicurativi rivolti sia alle reti di vendita sia



Peso: 56%

ai clienti finali, per conto di 18 brand automobilistici, tra i quali non solo l'intera galassia Fca, ma anche marchi "esterni" di grande prestigio, da Jaguar-Land Rover a Morgan, da Aston Martin a Ferrari, ai quali nel 2018 si sono aggiunti gli accordi di collaborazione con due dei tre importatori europei di Dodge e Ram, oltre che con due partner motociclistici del calibro

di Harley Davidson (per i mercati spagnolo e polacco) e di MV Augusta per Francia, Germania, Italia e UK.

Giampiero Bottino

**IN ITALIA GIÀ OPERATIVI
100 MOBILITY STORE:
DISPONGONO DI 5.000
VETTURE DESTINATE AL
NOLEGGIO BREVE/MEDIO
TERMINE E CAR SHARING**

**NEI PIANI C'È L'INTENZIONE
DI RAGGIUNGERE NEL 2020
I 400 PUNTI ITALIANI
CON OLTRE 12.500 VETTURE
L'ANNO DOPO È PREVISTO
LO SBARCO ALL'ESTERO**



Una Fiat 500 by Leasys



L'iniziativa è
il seguito di
quella varata
nel 2016, ma
orientata al
lungo termine



Peso:56%