

L'incidenza delle flotte sul mercato è del 49,5%

In un contesto di vendite in leggero calo, il noleggio fa segnare +18,9% nelle immatricolazioni

AZIENDALI AL SORPASSO

PAGINA A CURA
DI ENRICO SBANDI

Il sorpasso è dietro l'angolo: in febbraio le auto aziendali hanno conquistato il 49,5% del mercato italiano, a un'incollatura dalle immatricolazioni dei privati, che continuano a perdere terreno. Risultato storico, quello delle flotte, che corrono più forte della congiuntura, perché, se è vero che il mercato automobilistico italiano nel suo complesso ha rallentato la sua corsa, interrompendo la serie positiva che durava da quattro anni, con un -1,42%, l'incidenza delle flotte arriva al 49,5%, con il noleggio che mette a segno una super performance di crescita delle immatricolazioni del 18,9%, un filo sotto il 30% come incidenza sul totale (29,6%), quattro punti in più rispetto al 2017. Doppiato il traguardo di un'auto a noleggio ogni quattro, ormai il prossimo obiettivo è arrivare a un'auto a noleggio su tre. «Potremmo definirla una rivoluzione: nel solo mese di febbraio sono state immatricolate 54mila veicoli a noleggio, un salto del 30%, del 50% e ben del 119%, rispettivamente, nel confronto con i mesi di febbraio del triennio 2016-2014», spiega **Pietro Teofilatto**, direttore noleggio a lungo termine di **Aniasa**, l'Associazione nazionale delle imprese del settore. «La striscia di risultati positivi è ormai inarrestabile. Sia il noleggio a breve che quello a lungo termine raggiungono risultati storici in volumi, registrando rispettivamente +15,1 e +22,7%, arrivando a

rappresentare il 30% del mercato nazionale. Sempre a febbraio, discreto aumento degli acquisti in proprietà e in leasing finanziario che arrivano a quasi il 20%».

La fisionomia del mercato automobilistico italiano vive il pieno di una trasformazione epocale, che passa dalla proprietà all'uso, dall'acquisto del veicolo a quello del servizio di mobilità.

Se infatti la svolta forte riguarda le auto aziendali nel complesso, il protagonista è proprio il noleggio. Una formula che ancora pochi anni fa sembrava appannaggio, con poche eccezioni, delle sigle aziendali con grandi parchi auto, si è ampliata verso le aziende di medio-piccola dimensione, per poi approdare al vasto bacino, 6,5 milioni di utenti, dei professionisti e delle partite Iva. Fino all'ultimo miglio, quello dei privati. «Dalle indicazioni a noi pervenute», precisa Teofilatto, «è in forte crescita l'interesse dei privati verso il noleggio a lungo termine, grazie anche alle nuove offerte presenti sul mercato, con possibilità di personalizzare durata e servizi. Si tratta prevalentemente di contratti per l'uso di city car e utilitarie per un periodo medio di 24-36 mesi, con percorrenza di 10 mila km anno».

Passando a un'ottica più ampia, guardando le dinamiche del primo bimestre: «in gennaio e febbraio le immatricolazioni hanno fatto registrare un incremento dell'1,1% dopo crescite del 16% sia nel 2015 che nel 2016 e dell'8% nel 2017», osserva **Gianprimo**

Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor. «Un rallentamento nella crescita era dunque prevedibile, ma è stato anche accentuato dalla decisione di alcuni marchi automobilistici di rallentare fortemente le immatricolazioni di vetture che vanno ad alimentare il mercato delle cosiddette km zero. Dall'analisi dei dati emerge, tuttavia, che nel primo bimestre 2018 soltanto il mercato dei privati è in calo (-9,5%), mentre quello delle immatricolazioni a imprese aumenta in misura significativa. In particolare, le immatricolazioni a imprese per il noleggio a breve termine aumentano del 19,2%, quelle per noleggio a lungo termine crescono del 16% e quelle ad aziende diverse dalle società di noleggio aumentano del 16,1%». Sono performance frutto del superammortamento del 140%, che ha spinto le imprese agli acquisti potendo approfittare del vantaggio fiscale, misura straordinaria che non è stata rinnovata, sulle autovetture, per il 2018. «Sulle immatricolazioni effettuate dalle imprese i super incentivi incidono ancora positivamente», fa però notare Quagliano. «Sono finiti nel 2017, infatti, ma per le vetture ordinate e parzialmente pagate entro il 31 dicembre 2017 i benefici si prolungheranno durante tutto il primo semestre del 2018». (riproduzione riservata)



Peso:58%

IMMATRICOLAZIONI VETTURE PIÙ FUORISTRADA

| Per utilizzatore | Febbraio 2018 | Febbraio 2017 | Var % Feb 2018/2017 | Gen/Feb 2018 | Gen/Feb 2017 | Var % Gen/Feb 2018/2017 | Febbraio 2018 % | Febbraio 2017 % |
|------------------------|----------------|----------------|---------------------|----------------|----------------|-------------------------|-----------------|-----------------|
| Privati | 92.430 | 106.266 | -13 | 194.888 | 215.356 | -10 | 50,5 | 57,2 |
| Aziende (*) di cui: | 90.717 | 79.465 | 14,2 | 167.847 | 143.607 | 16,8 | 49,5 | 42,8 |
| • Noleggio | 54.216 | 45.605 | 18,9 | 95.137 | 81.003 | 17,4 | 29,6 | 24,6 |
| • <i>breve termine</i> | 26.283 | 22.834 | 15,1 | 42.700 | 35.816 | 19,2 | 14,4 | 12,3 |
| • <i>lungo termine</i> | 27.933 | 22.771 | 22,7 | 52.437 | 45.187 | 16,0 | 15,3 | 12,3 |
| • Società (**) | 36.501 | 33.860 | 7,8 | 72.710 | 62.604 | 16,1 | 19,9 | 18,2 |
| TOTALE | 183.147 | 185.731 | -1,4 | 362.735 | 358.963 | 1,1 | 100 | 100 |

Fonte: Elaborazioni ANIASA su dati UNRAE e Min. Trasporti

(*) Comprende Noleggio/Società (**) Comprende acquisti in proprietà ed in leasing



Peso:58%

Iperammortamento e più vigilanza contro i furti, le richieste di Aniasa al governo che verrà

NOLEGGIO, I SOSTEGNI CHE SERVONO Tra le urgenze anche l'aggiornamento del Codice della strada

**PAGINA A CURA
DI ENRICO SBANDI**

Aprire alla mobilità connessa le porte dell'iperammortamento del 250%, restituendo anche alle auto la possibilità (esistente lo scorso anno, negata per il 2018) di usufruire del superammortamento del 140%; e intervenire in maniera seria contro i furti, che stanno costringendo gli operatori del noleggio a lavorare meno e male in Italia e addirittura evitare certe aree del Paese. Sono le prime due sollecitazioni che il presidente dell'Associazione Nazionale Industria dell'Auto-noleggio e Servizi Automobilistici (**Aniasa**) **Massimiliano Archiapatti** ha in serbo per il prossimo esecutivo. «Vorrei presentare le nostre istanze non solo al ministro dei Trasporti, ma anche a quelli dello Sviluppo Economico e del Turismo: il nostro ruolo e il nostro apporto incidono sensibilmente in tutti questi ambiti. Noi siamo un interlocutore solido e affidabile, nel 2015 la nostra associazione ha compiuto 50 anni; all'interno della nostra organizzazione abbiamo aziende che fanno questo mestiere con successo in Italia e nel mondo e rappresentano un fatturato di oltre 5 miliardi con un gettito per il fisco che supera i 2 miliardi. Abbiamo buone ragioni per essere tenuti in considerazione dai responsabili di diversi dicasteri. Quando cominciamo a parlare di noleggio, nonostante la crescita dei privati degli ultimi mesi, sono le aziende

a fare la parte del leone e noi forniamo loro mobilità, con un parco vetture assolutamente adeguato, tecnologicamente avanzato, sicuro, che produce effetti benefici sull'ambiente. Creiamo sviluppo, mettiamo sulle nostre auto persone che concludono affari in Italia o all'estero e danno sostegno al Paese. Rappresentiamo anche un fenomeno in rapidissima ascesa e di grande contributo alla mobilità nei centri urbani come il car-sharing, che da oltre due anni è entrato a far parte dell'associazione. Siamo un interlocutore che ha tanto da poter mettere a disposizione e che, con qualche attenzione in più da parte del legislatore e anche dei direttori dei ministeri citati, potrebbe fare ancora meglio».

CODICE E FISCALITÀ SONO INADEGUATI

Le questioni tuttora irrisolte che fanno da ostacolo all'ulteriore sviluppo del settore, in realtà, vanno ben oltre. Tra tutte, per esempio, emerge con sempre maggiore urgenza l'inadeguatezza di un Codice della Strada risalente nel suo impianto agli anni 80 e nel quale il noleggio praticamente non è considerato. Non esiste inoltre, a livello di programmazione politica, il concetto di smart mobility, così come sussistono impedimenti anacronistici al renting di alcune categorie di veicoli. «Negli ultimi anni si sono registrate alcune promesse, ma ne sono seguiti solo segnali minimi di attenzione» continua Archiapatti, «come il passaggio alla possibilità di locazione degli autobus, che è solo del 2017.

Ci sono esempi di norme antistoriche che si trascinano, come il divieto di usare il noleggio per i veicoli commerciali pesanti, che fra l'altro sono esclusi solo in Italia e Portogallo, oppure per il servizio pubblico di piazza, taxi e Ncc, che è invece la realtà abituale di molti altri Paesi». Ancora, c'è il problema della fiscalità, che frena il comparto automobilistico e rappresenta un gap per le aziende italiane nei confronti di tutti i competitor stranieri che utilizzano autovetture. Per esempio, un'auto da 30 mila euro viene completamente ammortizzata ai fini fiscali in Germania e Spagna, all'80% in Francia e Regno Unito e appena al 19% in Italia. Col risultato che, oltre a penalizzare la competitività di chi opera nel nostro Paese, si motivano aziende e privati ad approfittare della disponibilità eventuale di consociate o filiali in altri Paesi europei a fiscalità più vantaggiosa per immatricolare e gestire gli aspetti fiscali e assicurativi dei propri veicoli al di fuori dei confini, sottraendo quindi introiti al fisco italiano.

UN PARCO AUTO DA RINNOVARE

Superammortamento e iperammortamento sono parole che sembrano rievocare i vecchi incentivi all'acquisto delle automobili, ma nelle richieste di **Aniasa** diventa-



Peso:88%

no strumenti dalle importanti prospettive. «La nostra non è solo una modalità distributiva delle targhe auto», precisa il presidente dell'associazione. «Presidiando la gran parte delle auto aziendali in Italia, che ricordiamo appena un mese fa hanno quasi pareggiato la quota di nuove immatricolazioni delle auto private, noi rappresentiamo ormai uno strumento non solo di sostegno dell'economia legata ai trasporti in Italia, ma facciamo anche da leva per lo sviluppo futuro della mobilità». Le agevolazioni, dunque, a che cosa servirebbero in prima istanza? «A rinnovare uno dei parchi auto più vecchi d'Europa», risponde Archiapatti, «con benefici per l'ambiente, i consumi e l'economia in generale, nei confronti della quale il settore

trasporti è trainante. Si pensi solo alla spinta che ha avuto la logistica dall'e-commerce: se oggi avvengono consegne rapidissime, se furgoni a impatto zero entrano a ogni orario nei centri storici, ciò avviene anche grazie a noi, alle possibilità garantite dal noleggio, di cui ormai si servono tutte le principali compagnie di trasporti. Poi c'è la mobilità elettrica, che per tutti gli analisti è il futuro, ma che per svilupparsi ha bisogno di infrastrutture, e la mobilità condivisa e integrata, che richiede connettività e applicazioni: due ambiti che rientrano appieno nelle logiche 4.0 e che, se spinti da un impulso allo sviluppo, potrebbero determinare ricadute molto positive per tutti». Infine, c'è il capitolo furti sul quale da più parti si richiede

un intervento significativo e tempestivo. «Siamo in una situazione di frontiera», conferma il numero uno di Aniasa; «è indispensabile una maggiore attenzione del governo e delle forze dell'ordine per aiutare ad alleviare le aziende associate sia dai maggiori costi per la prevenzione e le assicurazioni che derivano dai furti, sia dalle perdite che comunque questi atti criminali determinano. Un cambiamento di questo tipo attrarrebbe anche nuovi investimenti da parte di altri operatori, i quali si tengono alla larga dal nostro Paese perché, sotto questo profilo, risulta di gran lunga il peggiore, soprattutto in certe aree nelle quali, per ricevere un minimo di attenzione, abbiamo dovuto già usare il megafono». (riproduzione riservata)

I CINQUE PUNTI PRIORITARI DI ANIASA PER LO SVILUPPO DEL SETTORE

Codice della Strada

Elaborato in base agli scenari di mobilità degli anni 80, necessita di un vero ammodernamento, valorizzando le nuove forme ed esigenze di smart mobility. Dopo il positivo segnale del 2017 con la locazione per gli autobus pubblici, restano gli impedimenti per i veicoli industriali e per le vetture per il servizio pubblico di piazza (taxi e Ncc) in vigore dal 1990.

Mobilità Integrata

Va introdotta la definizione di «vehicle sharing», che comprenda una categoria più ampia e diversificata, non limitandosi alla sola vettura, senza limitazioni nel territorio nazionale, per giungere a una regolamentazione di reale mobilità integrata. Attese ricadute positive sia sul sistema dei trasporti, sia per la produttività dell'economia nel suo complesso.

Furti

I furti dei veicoli sono una delle piaghe del settore: 5 mila veicoli all'anno, con un danno economico per i noleggiatori di 60 milioni di euro e anche danno di immagine per il Paese, quando ne sono colpiti turisti o uomini d'affari stranieri in Italia. Occorrono prevenzione, intelligence e contrasto da parte delle Istituzioni centrali e locali, che facciano da sponda ai dispositivi hi-tech con i quali le aziende del noleggio provano a garantire servizi di mobilità e trasporto sicuri a consumatori ed aziende.

Super e iperammortamento

Considerando unicamente le autovetture in noleggio a lungo termine, nel 2016 il superammortamento ha prodotto 35 mila immatricolazioni in più, con 170 milioni di maggiori entrate per l'Erario. L'iperammortamento al 250%, può dare impulso alle motorizzazioni elettriche, alle infrastrutture per la ricarica e alla telematica di controllo avviando il circolo virtuoso tra parco circolante e rete di ricarica, indispensabile per far decollare la mobilità elettrica.

Fiscalità

Per le auto aziendali, Aniasa chiede un riequilibrio con le discipline fiscali del resto dell'Europa. Le imprese italiane sono penalizzate dalla ridotta deducibilità dei costi (20%) e della minor detraibilità dell'Iva (40%), prorogata di triennio in triennio e da ultimo fino al 2019.



Peso:88%

Unione petrolifera: «Solo con questa alimentazione si possono raggiungere gli obiettivi del 2030»

DILEMMA GASOLIO PER LE FLOTTE

Nonostante le critiche, per gli esperti è il motore più green

**PAGINA A CURA
DI ENRICO SBANDI**

Sorpresa: è diesel la motorizzazione che consentirà di centrare gli obiettivi ambientali fissati per il 2030. Lo affermano gli esperti, con il conforto dei dati. La questione è stata oggetto di dibattito al recente #FORUMAutomotive, che si è svolto a Milano, ed è di particolare attualità quando si parla di modelli e motorizzazioni per flotte aziendali, considerando le notizie del bando ai motori a gasolio annunciate per il futuro in alcune metropoli, fra le quali Roma, e gli annunci, spesso a effetto, di alcuni costruttori (fra cui Fca e Mercedes), di voler sospendere in un futuro prossimo la produzione di veicoli con questa propulsione. L'influenza di questi atteggiamenti si riverbera sulle scelte riguardanti i grandi parchi auto, che devono tenere in considerazione economicità d'esercizio, valore residuo dell'auto ed anche, in buona parte dei casi, la componente etica legata all'impatto ambientale. Dunque, i fatti: lo standard raggiunto con la normativa euro 6 vede attualmente i motori diesel nella posizione migliore per le emissioni di particolato (Pm10) con una media di 65,3 microgrammi per km, mentre i propulsori a benzina sono un filo al di sopra, a quota 66. E le auto con motori elettrici? Sono a 65,7 (fonte: studio dell'EPA americano, riportato dall'editorialista Enrico De Vita in un'intervista a Rai Radio1, il 18 febbraio scorso). La colpa non è, ovviamente, del propul-

sore, ma dell'auto che provoca il sollevamento delle micropolveri che insistono sulle strade, soprattutto nelle città, prodotte dal consumo degli pneumatici e dei freni. Il problema è comune al passaggio di tutti i veicoli, ma gli elettrici, più pesanti a causa dei pacchi-batterie, ne alzano semplicemente di più e questo fa la differenza, considerando che le Pm10 e le ancora più impalpabili Pm2,5 che giacciono al suolo sono 10 volte di più rispetto a quelle emesse dagli scarichi. Naturalmente, il discorso è valido per motori di ultima generazione e perfettamente a punto. «Un diesel euro 6 con filtri antiparticolato, confrontato a un benzina anche di ultima generazione, si dimostra più efficiente e pulito. Preferirei avere un parco auto tutto euro 6, soprattutto nel settore pubblico che è particolarmente indietro», afferma Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa. «A mio parere c'è oggi un eccesso di attenzione guidato dall'emozionalità. Certo, sono discussioni che fanno bene alla sensibilità ambientale, con ricadute positive sul Paese e anche per le aziende, ma non bisogna mai dimenticare che la soluzione a impatto zero non esiste, la tutela dell'ambiente è sempre frutto di un bilancio fra i diversi fattori e delle scelte che ne conseguono, le più virtuose possibili». Secondo Franco Del Manso, delegato ai Rapporti Internazionali, Ambientali e Tecnici di Unione Petrolifera, «il diesel non è morto, e non morirà nemmeno nei prossimi anni poiché rappresenta il metodo

migliore e a costi più contenuti per raggiungere gli obiettivi ambientali imminenti e quelli fissati per il 2030. Se la qualità dell'aria nelle città è migliorata sensibilmente, il merito è del diesel, perché non bisogna dimenticare che non ci sono veicoli per compensare la crescita del CO₂ derivante dall'eliminazione dei motori a gasolio». E, ha aggiunto, «la qualità dell'aria in futuro è indipendente dalla tipologia di auto che saranno immatricolate, anche se fossero solo elettriche i livelli non migliorerebbero». Dati confermati dal direttore di Anfia, Gianmarco Giorda: «Va considerato che, a livello europeo, in varie nazioni le emissioni medie di CO₂ crescono invece di scendere, anche per effetto della criminalizzazione e del calo di vendite di auto diesel. Non in Italia, perché da noi è sempre forte nonostante tutto». Tuttavia, c'è anche spazio per il gas naturale che, come tiene a precisare Andrea Ricci, vicepresidente di Snam4Mobility, «con le ultime evoluzioni ha raggiunto traguardi incredibili per quanto riguarda prestazioni e consumi. Attualmente è il metano l'unico combustibile in grado di competere con il gasolio». (riproduzione riservata)





Peso:43%

Dai Saloni a internet, ai supermercati, ecco come cambia l'esperienza di noleggio dei privati

IL CANONE NEL CARRELLO DELLA SPESA

Contratti a lungo termine sempre più apprezzati dagli automobilisti

**PAGINA A CURA
DI ENRICO SBANDI**

Oltre 25 mila contratti di noleggio a lungo termine stipulati dai privati, a consuntivo 2017: una quota ancora inferiore al 10% del totale di 260 mila vetture messe in strada nell'anno con questa formula, ma con un trend di crescita importante passato in due anni dal +50% del 2016 al +67% dello scorso anno, risultati ottenuti scardinando resistenze culturali, aprendo nuovi canali di vendita e di fatto sovvertendo, a colpi di vantaggi, l'abitudine alla proprietà dell'automobile, radicata negli anni. «Consolidata la clientela 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 per approdare finalmente, con numeri significativi, anche ai privati, con oltre 25 mila contratti in corso a fine 2017», sottolinea Pietro Teofilatto, responsabile per il Noleggio a Lungo Termine di Aniasa, l'Associazione confindustriale delle imprese del settore. Sono stati eseguiti numerosi test e superate incognite, tra cui quelle concernenti la correttezza dei pagamenti: alla fine, numerose aziende specializzate nel *long term* hanno cominciato ad offrire i servizi anche a questo segmento, tradizionalmente legato al concetto di proprietà. «Sono state promosse misure di incentivazione, addirittura con possibilità di permuta e valorizzazione del veicolo e con-

seguinte riduzione dei canoni mensili», spiega Teofilatto. E sono disponibili nuove modalità di contatto diretto con il cliente, che oggi noleggia comportandosi nello stesso modo in cui procedeva con l'acquisto: va in concessionaria, sceglie il modello, lo prova, si lascia seguire e consigliare, senza più barriere fra le reti vendita delle varie case o plurimarche e i venditori delle soluzioni di noleggio, fino a qualche anno fa ancora fisicamente distanti dall'autosalone e non funzionalmente collegati ad esso. Poi c'è internet, che per l'offerta di auto a noleggio per i privati rappresenta ormai un canale parallelo e pienamente rodato. L'identikit tracciato dagli operatori del settore e dai broker inquadra la clientela privata come fruitori di veicoli di dimensioni contenute, city car o utilitarie, con utilizzo prevalentemente cittadino e con una percorrenza massima di 10 mila km/anno; sono le seconde auto ad uso familiare o il mezzo preferito da fasce di popolazione sotto i 35-40 anni. I canoni base spaziano dai 200 ai 300 euro/mese. La maggior motivazione al ricorso al noleggio a lungo termine è la progressiva affermazione dei servizi improntati alle logiche del *pay per use*, svincolata dal concetto di proprietà. «Non è poi da sottovalutare il ricorso al noleggio», sottolinea Teofilatto, «soprattutto in alcune zone d'Italia particolarmente penalizzate dagli alti costi assicurativi, specialmente per neo patentati». Avvalendosi delle grandi economie di scala, gli operatori

del noleggio stanno quindi offrendo servizi di mobilità con costi ritenuti congrui da parte della clientela privata, che non usufruisce delle agevolazioni fiscali in vigore per le aziende. Addirittura, portando il noleggio nei carrelli del supermercato, come nel caso di Car Server, il cui canale privati si avvale dell'accordo esclusivo con AncCoop, tramite il quale offre il servizio di noleggio a lungo termine all'intera rete nazionale di ipermercati a cui fanno riferimento ai soci Coop su tutto il territorio nazionale. «Abbiamo investito in anticipo su canali di vendita dedicati a questo segmento di mercato, conquistando un vantaggio competitivo, l'obiettivo è passare dagli attuali 1.500 contratti a 12.500», spiega il vicedirettore di Car Server **Andrea Compiani**. «Il nostro progetto consumer è partito ormai tre anni fa, con l'inaugurazione nel 2015 a Reggio Emilia di Drive Different, il primo store multimarca diretto a privati, professionisti e partite Iva, seguito nel 2016 dal Drive Different di Milano, in zona Milanofiori. E oggi disponiamo anche di 20 punti a conduzione diretta distribuiti sul territorio italiano, che sono destinati a raddoppiare entro i prossimi 4 anni». (riproduzione riservata)



Peso:53%



Andrea Compiani,
vice direttore di Car Server



Un centro noleggio Drive Different



Peso:53%

Il 4 aprile a Vallelunga, vicino a Roma, si apre la quarta edizione del Fleet Motor Day

I FLEET MANAGER SCENDONO IN PISTA

L'evento dedicato ai gestori avrà al centro il tema della sicurezza

**PAGINA A CURA
DI ENRICO SBANDI**

L'appuntamento è per il prossimo 4 aprile all'autodromo di Vallelunga, a Roma. Lì oltre 250 fleet manager e 30 brand automobilistici si ritroveranno per il Fleet Motor Day, l'evento annuale dedicato ai gestori delle flotte aziendali. L'iniziativa è giunta alla quarta edizione, promossa da Sumo Publishing, con il patrocinio dell'Osservatorio Top Thousand, composto da Fleet e Mobility Manager di grandi aziende nazionali e multinazionali e con il patrocinio e la partecipazione di **Aniasa**. Nell'arco di un quadriennio l'evento si è affermato come un momento di confronto atteso dai protagonisti della filiera della mobilità aziendale: i responsabili dei parchi auto aziendali, le case automobilistiche e le aziende del settore; la formula, ormai collaudata, abbina confronti e test di soluzioni innovative per i problemi della mobilità alle presentazioni di prodotto, dando modo ai gestori dei parchi auto di visionare e provare decine tra gli ultimi e più interessanti modelli che potrebbero presto rientrare nelle loro car list. L'edizione di quest'anno sarà centrata sul tema della sicurezza, una priorità assoluta per i Fleet e Mobility Manager. Due le novità rilevanti rispetto al passato che sono entrate nel programma dell'evento: i test degli Adas (Advanced Driver Assistance Systems) delle vetture, e le prove di frenata sul bagnato, che saranno eseguite con tre differenti spessori di

battistrada. Tra i sistemi di guida assistita che sarà possibile provare su circuito ce ne saranno alcuni che già oggi contribuiscono a ridurre i rischi per i driver aziendali, e non solo, e altri che rendono più confortevole e sicura la guida del veicolo: l'Adaptive Cruise Control, il Traffic Sign Recognition, l'Intelligent Speed Assist, il Forward Collision Warning, il Collision Avoidance System e l'Automatic parking: parking sensor + Surround View. In totale saranno circa 200 i mezzi in prova, compresi veicoli commerciali leggeri e pick-up, che sarà possibile testare su cinque percorsi: circuito, percorso stradale, off road light (rally) ed experience, e nell'area Guida Sicura saranno allestiti percorsi per i veicoli elettrici e quelli per i veicoli commerciali leggeri. Diverse le anteprime nazionali e le novità di recente presentazione riservate ai gestori di flotte dalle case. Tra i debutti nazionali (modelli che saranno visibili, senza però prove in pista) quello annunciato da Volvo, che porterà la nuova V60 vista al Salone di Ginevra 2018, in esposizione sia alla serata di networking, sia a Vallelunga. Particolarmente attesa anche la nuova Lexus LS, l'ammiraglia che sarà presentata in anteprima ai fleet manager, in vista del lancio ufficiale durante la Milano Design Week 2018. Altra vettura di cui finora si era solo sentito parlare come modello «da salone» è il nuovo Jaguar I-Pace, il primo Suv 100% elettrico della marca, mentre da Ford giungerà la nuova Fiesta Active, versione crossover

della popolare utilitaria che punta a intercettare la crescente domanda di questo particolare segmento nelle flotte aziendali. Del vasto parco di modelli disponibili per i test di guida in pista a Vallelunga, alcuni saranno in anteprima per i fleet manager partecipanti al Fleet Motor Day. È il caso della Volvo XC40, Car Of The Year 2018, vettura che segna il debutto della marca svedese nel segmento dei Suv compatti, particolarmente apprezzato dal settore Business. Come da tradizione Volvo, la nuova XC40 è caratterizzata da una batteria molto ricca di Adas ed è ulteriormente interessante in quanto è il primo modello sviluppato sulla piattaforma CMA, che in futuro sarà la base di tutte le versioni della Serie 40; Honda per i parchi auto aziendali punta sulle versioni ecologiche delle motorizzazioni a gasolio della sua nuova Civic Diesel, che sarà presentata in anteprima nazionale. Infine, fra le novità, Citroën metterà a disposizione dei driver l'ultima C4 Cactus, al debutto per i professionisti delle flotte, in una versione particolarmente ricca di dispositivi di assistenza alla guida. (riproduzione riservata)



Peso:52%



Un'immagine della scorsa edizione del Fleet Motor Day



La Fiesta Active, la nuova proposta Ford nel segmento Crossover



La Volvo XC 40, disponibile per i test in anteprima all'evento di Vallelunga



Peso:52%

In un contesto di vendite in leggero calo, il noleggio fa segnare +18,9% nelle immatricolazioni

AZIENDALI AL SORPASSO

L'incidenza delle flotte sul mercato è del 49,5%

PAGINA A CURA
DI ENRICO SBANDI

Il sorpasso è dietro l'angolo: in febbraio le auto aziendali hanno conquistato il 49,5% del mercato italiano, a un'incollatura dalle immatricolazioni dei privati, che continuano a perdere terreno. Risultato storico, quello delle flotte, che corrono più forte della congiuntura, perché, se è vero che il mercato automobilistico italiano nel suo complesso ha rallentato la sua corsa, interrompendo la serie positiva che durava da quattro anni, con un -1,42%, l'incidenza delle flotte arriva al 49,5%, con il noleggio che mette a segno una super performance di crescita delle immatricolazioni del 18,9%, un filo sotto il 30% come incidenza sul totale (29,6%), quattro punti in più rispetto al 2017. Doppiato il traguardo di un'auto a noleggio ogni quattro, ormai il prossimo obiettivo è arrivare a un'auto a noleggio su tre. «Potremmo definirla una rivoluzione: nel solo mese di febbraio sono state immatricolate 54mila veicoli a noleggio, un salto del 30%, del 50% e ben del 119%,

rispettivamente, nel confronto con i mesi di febbraio del triennio 2016-2014», spiega **Pietro Teofilatto**, direttore noleggio a lungo termine di **Aniasa**, l'Associazione nazionale delle imprese del settore.

«La striscia di risultati positivi è ormai inarrestabile. Sia il noleggio a breve che quello a lungo termine raggiungono risultati storici in volumi, registrando rispettivamente +15,1 e +22,7%, arrivando a rappresentare il 30% del mercato nazionale. Sempre a febbraio, discreto aumento degli acquisti in proprietà e in leasing finanziario che arrivano a quasi il 20%».

La fisionomia del mercato automobilistico italiano vive il pieno di una trasformazione epocale, che passa dalla proprietà all'uso, dall'acquisto del veicolo a quello del servizio di mobilità.

Se infatti la svolta forte riguarda le auto aziendali nel complesso, il protagonista è proprio il noleggio. Una formula che ancora pochi anni fa sembrava appannaggio, con poche eccezioni, delle sigle aziendali con grandi parchi auto, si è ampliata verso

le aziende di medio-piccola dimensione, per poi approdare al vasto bacino, 6,5 milioni di utenti, dei professionisti e delle partite Iva. Fino all'ultimo miglio, quello dei privati. «Dalle indicazioni a noi pervenute», precisa Teofilatto, «è in forte crescita l'interesse dei privati verso il noleggio a lungo termine, grazie anche alle nuove offerte presenti sul mercato, con possibilità di personalizzare durata e servizi. Si tratta prevalentemente di contratti per l'uso di city car e utilitarie per un periodo medio di 24-36 mesi, con percorrenza di 10 mila km anno».

Passando a un'ottica più ampia, guardando le dinamiche del primo bimestre: «in gennaio e febbraio le immatricolazioni hanno fatto registrare un incremento dell'1,1% dopo crescita del 16% sia nel 2015 che nel 2016 e dell'8% nel 2017», osserva **Gianprimo Quagliano**, presidente del Centro Studi Promotor. «Un rallentamento nella crescita era dunque prevedibile, ma è stato anche accentuato dalla decisione di alcuni marchi automobilistici di rallentare fortemente le immatricula-

zioni di vetture che vanno ad alimentare il mercato delle cosiddette km zero. Dall'analisi dei dati emerge, tuttavia, che nel primo bimestre 2018 soltanto il mercato dei privati è in calo (-9,5%), mentre quello delle immatricolazioni a imprese aumenta in misura significativa. In particolare, le immatricolazioni a imprese per il noleggio a breve termine aumentano del 19,2%, quelle per noleggio a lungo termine crescono del 16% e quelle ad aziende diverse dalle società di noleggio aumentano del 16,1%. Sono performance frutto del superammortamento del 140%, che ha spinto le imprese agli acquisti potendo approfittare del vantaggio fiscale, misura straordinaria che non è stata rinnovata, sulle autovetture, per il 2018. «Sulle immatricolazioni effettuate dalle imprese i super incentivi incidono ancora positivamente», fa però notare Quagliano. «Sono finiti nel 2017, infatti, ma per le vetture ordinate e parzialmente pagate entro il 31 dicembre 2017 i benefici si prolungheranno durante tutto il primo semestre del 2018». (riproduzione riservata)



Peso:61%

IMMATRICOLAZIONI VETTURE PIÙ FUORISTRADA

| Per utilizzatore | Febbraio 2018 | Febbraio 2017 | Var % Feb 2018/2017 | Gen/Feb 2018 | Gen/Feb 2017 | Var % Gen/Feb 2018/2017 | Febbraio 2018 % | Febbraio 2017 % |
|------------------------|----------------|----------------|---------------------|----------------|----------------|-------------------------|-----------------|-----------------|
| Privati | 92.430 | 106.266 | -13 | 194.888 | 215.356 | -10 | 50,5 | 57,2 |
| Aziende (*) di cui: | 90.717 | 79.465 | 14,2 | 167.847 | 143.607 | 16,8 | 49,5 | 42,8 |
| • Noleggio | 54.216 | 45.605 | 18,9 | 95.137 | 81.003 | 17,4 | 29,6 | 24,6 |
| • <i>breve termine</i> | 26.283 | 22.834 | 15,1 | 42.700 | 35.816 | 19,2 | 14,4 | 12,3 |
| • <i>lungo termine</i> | 27.933 | 22.771 | 22,7 | 52.437 | 45.187 | 16,0 | 15,3 | 12,3 |
| • Società (**) | 36.501 | 33.860 | 7,8 | 72.710 | 62.604 | 16,1 | 19,9 | 18,2 |
| TOTALE | 183.147 | 185.731 | -1,4 | 362.735 | 358.963 | 1,1 | 100 | 100 |

Fonte: Elaborazioni ANIASA su dati UNRAE e Min. Trasporti

(*) Comprende Noleggio/Società (***) Comprende acquisti in proprietà ed in leasing



Peso:61%

Iperammortamento e più vigilanza contro i furti, le richieste di Aniasa al governo **che verrà** NOLEGGIO, I SOSTEGNI CHE SERVONO

Tra le urgenze anche l'aggiornamento del Codice della strada

**PAGINA A CURA
DI ENRICO SBANDI**

Aprire alla mobilità connessa le porte dell'iperammortamento del 250%, restituendo anche alle auto la possibilità (esistente lo scorso anno, negata per il 2018) di usufruire del superammortamento del 140%; e intervenire in maniera seria contro i furti, che stanno costringendo gli operatori del noleggio a lavorare meno e male in Italia e addirittura evitare certe aree del Paese. Sono le prime due sollecitazioni che il presidente dell'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici (**Aniasa**) **Massimiliano Archiapatti** ha in serbo per il prossimo esecutivo. «Vorrei presentare le nostre istanze non solo al ministro dei Trasporti, ma anche a quelli dello Sviluppo Economico e del Turismo: il nostro ruolo e il nostro apporto incidono sensibilmente in tutti questi ambiti. Noi siamo un interlocutore solido e affidabile, nel 2015 la nostra associazione ha compiuto 50 anni; all'interno della nostra organizzazione abbiamo aziende che fanno questo mestiere con successo in Italia e nel mondo e rappresentano un fatturato di oltre 5 miliardi con un gettito per il fisco che supera i 2 miliardi. Abbiamo buone ragioni per essere tenuti in considerazione dai responsabili di diversi dicasteri. Quando cominciamo a parlare di noleggio, nonostante la crescita dei privati degli ultimi mesi, sono le aziende a fare la parte del leone e noi forniamo loro mobilità, con un parco vetture assolutamente adeguato, tecnologicamente avanzato, sicuro, che produce

effetti benefici sull'ambiente. Creiamo sviluppo, mettiamo sulle nostre auto persone che concludono affari in Italia o all'estero e danno sostegno al Paese. Rappresentiamo anche un fenomeno in rapidissima ascesa e di grande contributo alla mobilità nei centri urbani come il car-sharing, che da oltre due anni è entrato a far parte dell'associazione. Siamo un interlocutore che ha tanto da poter mettere a disposizione e che, con qualche attenzione in più da parte del legislatore e anche dei direttori dei ministeri citati, potrebbe fare ancora meglio».

CODICE E FISCALITÀ SONO INADEGUATI

Le questioni tuttora irrisolte che fanno da ostacolo all'ulteriore sviluppo del settore, in realtà, vanno ben oltre. Tra tutte, per esempio, emerge con sempre maggiore urgenza l'inadeguatezza di un Codice della Strada risalente nel suo impianto agli anni 80 e nel quale il noleggio praticamente non è considerato. Non esiste inoltre, a livello di programmazione politica, il concetto di smart mobility, così come sussistono impedimenti anacronistici al renting di alcune categorie di veicoli. «Negli ultimi anni si sono registrate alcune promesse, ma ne sono seguiti solo segnali minimi di attenzione» continua Archiapatti, «come il passaggio alla possibilità di locazione degli autobus, che è solo del 2017. Ci sono esempi di norme antistoriche che si trascinano, come il divieto di usare

il noleggio per i veicoli commerciali pesanti, che fra l'altro sono esclusi solo in Italia e Portogallo, oppure per il servizio pubblico di piazza, taxi e Ncc, che è invece la realtà

abituale di molti altri Paesi». Ancora, c'è il problema della fiscalità, che frena il comparto automobilistico e rappresenta un gap per le aziende italiane nei confronti di tutti i competitor stranieri che utilizzano autovetture. Per esempio, un'auto da 30 mila euro viene completamente ammortizzata ai fini fiscali in Germania e Spagna, all'80% in Francia e Regno Unito e appena al 19% in Italia. Col risultato che, oltre a penalizzare la competitività di chi opera nel nostro Paese, si motivano aziende e privati ad approfittare della disponibilità eventuale di consociate o filiali in altri Paesi europei a fiscalità più vantaggiosa per immatricolare e gestire gli aspetti fiscali e assicurativi dei propri veicoli al di fuori dei confini, sottraendo quindi introiti al fisco italiano.

UN PARCO AUTO DA RINNOVARE

Superammortamento e iperammortamento sono parole che sembrano rievocare i vecchi incentivi all'acquisto delle automobili, ma nelle richieste di **Aniasa** diventano strumenti dalle importanti prospettive. «La nostra non è solo una modalità distributiva delle targhe auto», precisa il presidente dell'associazione. «Presidiando la gran parte delle auto aziendali in Italia, che ricordiamo appena un mese fa hanno quasi pareggiato la quota di nuove immatricolazioni delle auto private, noi rappresentiamo ormai uno strumento non solo di sostegno dell'eco-



Peso:93%

nomia legata ai trasporti in Italia, ma facciamo anche da leva per lo sviluppo futuro della mobilità». Le agevolazioni, dunque, a che cosa servirebbero in prima istanza? «A rinnovare uno dei parchi auto più vecchi d'Europa», risponde Archiapatti, «con benefici per l'ambiente, i consumi e l'economia in generale, nei confronti della quale il settore trasporti è trainante. Si pensi solo alla spinta che ha avuto la logistica dall'e-commerce: se oggi avvengono consegne rapidissime, se furgoni a impatto zero entrano a ogni orario nei centri storici, ciò avviene anche grazie a noi, alle possibilità garantite dal noleggio, di cui ormai si servono tutte le principali compagnie di trasporti. Poi c'è la mobilità elettrica,

che per tutti gli analisti è il futuro, ma che per svilupparsi ha bisogno di infrastrutture, e la mobilità condivisa e integrata, che richiede connettività e applicazioni: due ambiti che rientrano appieno nelle logiche 4.0 e che, se spinti da un impulso allo sviluppo, potrebbero determinare ricadute molto positive per tutti». Infine, c'è il capitolo furti sul quale da più parti si richiede un intervento significativo e tempestivo. «Siamo in una situazione di frontiera», conferma il numero uno di Aniasa; «è indispensabile una maggiore attenzione del governo e delle forze dell'ordine per aiutare ad alleviare le aziende associate sia dai maggiori costi per la prevenzione e le assicurazioni che derivano dai furti, sia dalle

perdite che comunque questi atti criminosi determinano. Un cambiamento di questo tipo attrarrebbe anche nuovi investimenti da parte di altri operatori, i quali si tengono alla larga dal nostro Paese perché, sotto questo profilo, risulta di gran lunga il peggiore, soprattutto in certe aree nelle quali, per ricevere un minimo di attenzione, abbiamo dovuto già usare il megafono». (riproduzione riservata)

I CINQUE PUNTI PRIORITARI DI ANIASA PER LO SVILUPPO DEL SETTORE

Codice della Strada

Elaborato in base agli scenari di mobilità degli anni 80, necessita di un vero ammodernamento, valorizzando le nuove forme ed esigenze di smart mobility.

Dopo il positivo segnale del 2017 con la locazione per gli autobus pubblici, restano gli impedimenti per i veicoli industriali e per le vetture per il servizio pubblico di piazza (taxi e Ncc) in vigore dal 1990.

Mobilità Integrata

Va introdotta la definizione di «vehicle sharing», che comprenda una categoria più ampia e diversificata, non limitandosi alla sola vettura, senza limitazioni nel territorio nazionale, per giungere a una regolamentazione di reale mobilità integrata. Attese ricadute positive sia sul sistema dei trasporti, sia per la produttività dell'economia nel suo complesso.

Furti

I furti dei veicoli sono una delle piaghe del settore: 5 mila veicoli all'anno, con un danno economico per i noleggiatori di 60 milioni di euro e anche danno di immagine per il Paese, quando ne sono colpiti turisti o uomini d'affari stranieri in Italia. Occorrono prevenzione, intelligence e contrasto da parte delle Istituzioni centrali e locali, che facciano da sponda ai dispositivi hi-tech con i quali le aziende del noleggio provano a garantire servizi di mobilità e trasporto sicuri a consumatori ed aziende.

Super e iperamammortamento

Considerando unicamente le autovetture in noleggio a lungo termine, nel 2016 il superammortamento ha prodotto 35 mila immatricolazioni in più, con 170 milioni di maggiori entrate per l'Erario.

L'iperammortamento al 250%, può dare impulso alle motorizzazioni elettriche, alle infrastrutture per la ricarica e alla telematica di controllo avviando il circolo virtuoso tra parco circolante e rete di ricarica, indispensabile per far decollare la mobilità elettrica.

Fiscalità

Per le auto aziendali, Aniasa chiede un riequilibrio con le discipline fiscali del resto dell'Europa. Le imprese italiane sono penalizzate dalla ridotta deducibilità dei costi (20%) e della minor detraibilità dell'Iva (40%), prorogata di triennio in triennio e da ultimo fino al 2019.



Peso:93%



**Massimiliano
Archiapatti,
presidente di
Aniasa**



Peso:93%

Unione petrolifera: «Solo con questa alimentazione si possono raggiungere gli obiettivi del 2030»

DILEMMA GASOLIO PER LE FLOTTE

Nonostante le critiche, per gli esperti è il motore più green

PAGINA A CURA
DI ENRICO SBANDI

Sorpresa: è diesel la motorizzazione che consentirà di centrare gli obiettivi ambientali fissati per il 2030. Lo affermano gli esperti, con il conforto dei dati. La questione è stata oggetto di dibattito al recente #FORUMAutomotive, che si è svolto a Milano, ed è di particolare attualità quando si parla di modelli e motorizzazioni per flotte aziendali, considerando le notizie del bando ai motori a gasolio annunciate per il futuro in alcune metropoli, fra le quali Roma, e gli annunci, spesso a effetto, di alcuni costruttori (fra cui Fca e Mercedes), di voler sospendere in un futuro prossimo la produzione di veicoli con questa propulsione. L'influenza di questi atteggiamenti si riverbera sulle scelte riguardanti i grandi parchi auto, che devono tenere in considerazione economicità d'esercizio, valore residuo dell'auto ed anche, in buona parte dei casi, la componente etica legata all'impatto ambientale. Dunque, i fatti: lo standard raggiunto con la normativa euro 6 vede attualmente i motori diesel nella posizione migliore per le emissioni di particolato (Pm10) con una media di 65,3 microgrammi per km, mentre i propulsori a benzina sono un filo al di sopra, a quota 66. E le auto con motori elettrici? Sono a 65,7 (fonte: studio dell'EPA americano, riportato dall'editorialista Enrico De Vita in un'intervista a Rai Radiol, il

18 febbraio scorso). La colpa non è, ovviamente, del propulsore, ma dell'auto che provoca il sollevamento delle micropolveri che insistono sulle strade, soprattutto nelle città, prodotte dal consumo degli pneumatici e dei freni. Il problema è comune al passaggio di tutti i veicoli, ma gli elettrici, più pesanti a causa dei pacchi-batterie, ne alzano semplicemente di più e questo fa la differenza, considerando che le Pm10 e le ancora più impalpabili Pm2,5 che giacciono al suolo sono 10 volte di più rispetto a quelle emesse dagli scarichi. Naturalmente, il discorso è valido per motori di ultima generazione e perfettamente a punto. «Un diesel euro 6 con filtri antiparticolato, confrontato a un benzina anche di ultima generazione, si dimostra più efficiente e pulito. Preferirei avere un parco auto tutto euro 6, soprattutto nel settore pubblico che è particolarmente indietro», afferma Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa. «A mio parere c'è oggi un eccesso di attenzione guidato dall'emozionalità. Certo, sono discussioni che fanno bene alla sensibilità ambientale, con ricadute positive sul Paese e anche per le aziende, ma non bisogna mai dimenticare che la soluzione a impatto zero non esiste, la tutela dell'ambiente è sempre frutto di un bilancio fra i diversi fattori e delle scelte che ne conseguono, le più virtuose possibili». Secondo Franco Del Manso, delegato ai Rapporti Internazionali, Ambientali e Tecnici

di Unione Petrolifera, «il diesel non è morto, e non morirà nemmeno nei prossimi anni poiché rappresenta il metodo migliore e a costi più contenuti per raggiungere gli obiettivi ambientali imminenti e quelli fissati per il 2030. Se la qualità dell'aria nelle città è migliorata sensibilmente, il merito è del diesel, perché non bisogna dimenticare che non ci sono veicoli per compensare la crescita del CO₂ derivante dall'eliminazione dei motori a gasolio». E, ha aggiunto, «la qualità dell'aria in futuro è indipendente dalla tipologia di auto che saranno immatricolate, anche se fossero solo elettriche i livelli non migliorerebbero». Dati confermati dal direttore di Anfia, Gianmarco Giorda: «Va considerato che, a livello europeo, in varie nazioni le emissioni medie di CO₂ crescono invece di scendere, anche per effetto della criminalizzazione e del calo di vendite di auto diesel. Non in Italia, perché da noi è sempre forte nonostante tutto». Tuttavia, c'è anche spazio per il gas naturale che, come tiene a precisare Andrea Ricci, vicepresidente di Snam4Mobility, «con le ultime evoluzioni ha raggiunto traguardi incredibili per quanto riguarda prestazioni e consumi. Attualmente è il metano l'unico combustibile in grado di competere con il gasolio». (riproduzione riservata)



Peso:45%

Dai Saloni a internet, ai supermercati, ecco come cambia l'esperienza di noleggio dei privati IL CANONE NEL CARRELLO DELLA SPESA

Contratti a lungo termine sempre più apprezzati dagli automobilisti

PAGINA A CURA
DI ENRICO SBANDI

Oltre 25 mila contratti di noleggio a lungo termine stipulati dai privati, a consuntivo 2017: una quota ancora inferiore al 10% del totale di 260 mila vetture messe in strada nell'anno con questa formula, ma con un trend di crescita importante passato in due anni dal +50% del 2016 al +67% dello scorso anno, risultati ottenuti scardinando resistenze culturali, aprendo nuovi canali di vendita e di fatto sovvertendo, a colpi di vantaggi, l'abitudine alla proprietà dell'automobile, radicata negli anni. «Consolidata la clientela 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 per approdare finalmente, con numeri significativi, anche ai privati, con oltre 25 mila contratti in corso a fine 2017», sottolinea Pietro Teofilatto, responsabile per il Noleggio a Lungo Termine di Aniasa, l'Associazione confindustriale delle imprese del settore. Sono stati eseguiti numerosi test e superate incognite, tra cui quelle concernenti la correttezza dei pagamenti: alla fine, numerose aziende specializzate nel *long term* hanno cominciato ad offrire i servizi anche a questo segmento, tradizionalmente legato al concetto di proprietà. «Sono state promosse misure di incentivazione, addirittura

con possibilità di permuta e valorizzazione del veicolo e conseguente riduzione dei canoni mensili», spiega Teofilatto. E sono disponibili nuove modalità di contatto diretto con il cliente, che oggi noleggia comportandosi nello stesso modo in cui procedeva con l'acquisto: va in concessionaria, sceglie il modello, lo prova, si lascia seguire e consigliare, senza più barriere fra le reti vendita delle varie case o plurimarche e i venditori delle soluzioni di noleggio, fino a qualche anno fa ancora fisicamente distanti dall'autosalone e non funzionalmente collegati ad esso. Poi c'è internet, che per l'offerta di auto a noleggio per i privati rappresenta ormai un canale parallelo e pienamente rodato. L'identikit tracciato dagli operatori del settore e dai broker inquadra la clientela privata come fruitori di veicoli di dimensioni contenute, city car o utilitarie, con utilizzo prevalentemente cittadino e con una percorrenza massima di 10 mila km/anno; sono le seconde auto ad uso familiare o il mezzo preferito da fasce di popolazione sotto i 35-40 anni. I canoni base spaziano dai 200 ai 300 euro/mese. La maggior motivazione al ricorso al noleggio a lungo termine è la progressiva affermazione dei servizi improntati alle logiche del *pay per use*, svincolata dal concetto di proprietà. «Non è poi da sottovalutare il ricorso al noleggio», sottolinea Teofilatto, «soprattutto in alcune zone d'Italia particolarmente penalizzate dagli

alti costi assicurativi, specialmente per neo patentati». Avvalendosi delle grandi economie di scala, gli operatori del noleggio stanno quindi offrendo servizi di mobilità con costi ritenuti congrui da parte della clientela privata, che non usufruisce delle agevolazioni fiscali in vigore per le aziende. Addirittura, portando il noleggio nei carrelli del supermercato, come nel caso di Car Server, il cui canale privati si avvale dell'accordo esclusivo con AncCoop, tramite il quale offre il servizio di noleggio a lungo termine all'intera rete nazionale di ipermercati a cui fanno riferimento ai soci Coop su tutto il territorio nazionale. «Abbiamo investito in anticipo su canali di vendita dedicati a questo segmento di mercato, conquistando un vantaggio competitivo, l'obiettivo è passare dagli attuali 1.500 contratti a 12.500», spiega il vicedirettore di Car Server **Andrea Compiani**. «Il nostro progetto consumer è partito ormai tre anni fa, con l'inaugurazione nel 2015 a Reggio Emilia di Drive Different, il primo store multimarca diretto a privati, professionisti e partite Iva, seguito nel 2016 dal Drive Different di Milano, in zona Milanofiori. E oggi disponiamo anche di 20 punti a conduzione diretta distribuiti sul territorio italiano, che sono destinati a raddoppiare entro i prossimi 4 anni». (riproduzione riservata)



Andrea Compiani,
vicedirettore di Car Server



Un centro noleggio Drive Different



Peso:54%

Il 4 aprile a Vallengunga, vicino a Roma, si apre la quarta edizione del Fleet Motor Day

I FLEET MANAGER SCENDONO IN PISTA

L'evento dedicato ai gestori avrà al centro il tema della sicurezza

**PAGINA A CURA
DI ENRICO SBANDI**

L'appuntamento è per il prossimo 4 aprile all'autodromo di Vallengunga, a Roma. Lì oltre 250 fleet manager e 30 brand automobilistici si ritroveranno per il Fleet Motor Day, l'evento annuale dedicato ai gestori delle flotte aziendali. L'iniziativa è giunta alla quarta edizione, promossa da Sumo Publishing, con il patrocinio dell'Osservatorio Top Thousand, composto da Fleet e Mobility Manager di grandi aziende nazionali e multinazionali e con il patrocinio e la partecipazione di [Aniasa](#). Nell'arco di un quadriennio l'evento si è affermato come un momento di confronto atteso dai protagonisti della filiera della mobilità aziendale: i responsabili dei parchi auto aziendali, le case automobilistiche e le aziende del settore; la formula, ormai collaudata, abbina confronti e test di soluzioni innovative per i problemi della mobilità alle presentazioni di prodotto, dando modo ai gestori dei parchi auto di visionare e provare decine tra gli ultimi e più interessanti modelli che potrebbero presto rientrare nelle loro car list. L'edizione di quest'anno sarà centrata sul tema della sicurezza, una priorità assoluta per i Fleet e Mobility Manager. Due le novità rilevanti rispetto al passato che sono entrate nel programma dell'evento: i test degli Adas (Advanced Driver Assistance Systems) delle vetture, e le prove di frenata sul

bagnato, che saranno eseguite con tre differenti spessori di battistrada. Tra i sistemi di guida assistita che sarà possibile provare su circuito ce ne saranno alcuni che già oggi contribuiscono a ridurre i rischi per i driver aziendali, e non solo, e altri che rendono più confortevole e sicura la guida del veicolo: l'Adaptive Cruise Control, il Traffic Sign Recognition, l'Intelligent Speed Assist, il Forward Collision Warning, il Collision Avoidance System e l'Automatic parking: parking sensor + Surround View. In totale saranno circa 200 i mezzi in prova, compresi veicoli commerciali leggeri e pick-up, che sarà possibile testare su cinque percorsi: circuito, percorso stradale, off road light (rally) ed esperienze, e nell'area Guida Sicura saranno allestiti percorsi per i veicoli elettrici e quelli per i veicoli commerciali leggeri. Diverse le anteprime nazionali e le novità di recente presentazione riservate ai gestori di flotte dalle case. Tra i debutti nazionali (modelli che saranno visibili, senza però prove in pista) quello annunciato da Volvo, che porterà la nuova V60 vista al Salone di Ginevra 2018, in esposizione sia alla serata di networking, sia a Vallengunga. Particolarmente attesa anche la nuova Lexus LS, l'ammiraglia che sarà presentata in anteprima ai fleet manager, in vista del lancio ufficiale durante la Milano Design Week 2018. Altra vettura di cui finora si era solo sentito parlare come modello «da salone» è il nuovo Jaguar

I-Pace, il primo Suv 100% elettrico della marca, mentre da Ford giungerà la nuova Fiesta Active, versione crossover della popolare utilitaria che punta a intercettare la crescente domanda di questo particolare segmento nelle flotte aziendali. Del vasto parco di modelli disponibili per i test di guida in pista a Vallengunga, alcuni saranno in anteprima per i fleet manager partecipanti al Fleet Motor Day. È il caso della Volvo XC40, Car Of The Year 2018, vettura che segna il debutto della marca svedese nel segmento dei Suv compatti, particolarmente apprezzato dal settore Business. Come da tradizione Volvo, la nuova XC40 è caratterizzata da una batteria molto ricca di Adas ed è ulteriormente interessante in quanto è il primo modello sviluppato sulla piattaforma CMA, che in futuro sarà la base di tutte le versioni della Serie 40; Honda per i parchi auto aziendali punta sulle versioni ecologiche delle motorizzazioni a gasolio della sua nuova Civic Diesel, che sarà presentata in anteprima nazionale. Infine, fra le novità, Citroën metterà a disposizione dei driver l'ultima C4 Cactus, al debutto per i professionisti delle flotte, in una versione particolarmente ricca di dispositivi di assistenza alla guida. (riproduzione riservata)



Peso:54%



Un'immagine della scorsa edizione del Fleet Motor Day



La Fiesta Active, la nuova proposta Ford nel segmento Crossover



La Volvo XC 40, disponibile per i test in anteprima all'evento di Vallelunga



Peso:54%

LA BANCA DATI Autonoleggi, allarme per i duemila veicoli rubati

QUANTI veicoli spariscono ogni anno in Italia, rubati alle aziende che li noleggiavano? Duemila quelli che vengono affittati per qualche giorno, al bancone, semplicemente presentando i documenti di identità e la patente. Numero che sale fino a seimila quando si parla di noleggio a lungo termine. Per far fronte a questi furti, ma anche nel timore che i veicoli possano essere utilizzati per compiere attentati, sta per essere completata la banca dati che collegherà direttamente gli autonoleggi con le forze dell'ordine. Obiettivo: in caso di presenze sospette, individuare immediatamente il cliente, perché non si ripeta quello che è accaduto a Genova nel settembre dello scorso anno. Era scattata una segnalazione, ma attraverso la targa le forze dell'ordine non erano riuscite a sapere chi avesse preso a nolo un furgone, che nel frattempo si era dileguato.

«Negli ultimi mesi - spiega Giuseppe Benincasa, segretario generale dell'Aniasa, l'Associazione nazionale indu-

stria dell'autonoleggio - lo scambio di informazioni è aumentato in maniera esponenziale, dopo le sollecitazioni del ministero dell'Interno». Nel frattempo, dopo la richiesta dell'associazione, è arrivato (pur con alcune precisazioni) il via libera del Garante della privacy, interpellato per sapere se l'operazione fosse fattibile. «Da quel momento - spiega ancora Benincasa - abbiamo iniziato a costruire un sistema in gran parte già funzionante, con un protocollo rispetto al quale siamo vincolati alla segretezza. I cittadini però sappiano che in breve tempo il livello di sicurezza è enormemente cresciuto». Restano fuori quel 10 per cento di noleggiatori di auto e 30 di furgono che non aderiscono ad Aniasa, piccole realtà «che prima del-

l'estate dovranno comunque tutte aderire obbligatoriamente al sistema».

Quanti sono i mezzi in affitto in Italia? I numeri dicono 160 mila auto per 4 milioni 800 mila contratti durante il 2017. I furgoni sono 5.600 per 185 mila affitti sempre durante l'anno passato. Se poi si aggiungono anche i noleggi a lungo termine, si parla di 797 mila mezzi, per un fatturato complessivo del comparto di 7 miliardi con un'incidenza di ben il 24 per cento sul mercato automobilistico. Le entrate fiscali valgono 2,2 miliardi, ogni anno vengono percorsi 22 miliardi di chilometri. I veicoli spariti sono, invece, un cruccio: «All'estero le cifre rimangono dappertutto a tre cifre, solo in Italia a 4». Con il rischio che possano finire tra le mani di persone pericolose.

M. MEN.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Benincasa



Peso: 16%