

FLOTTE AZIENDALI

Noleggino a lungo termine I vantaggi del "tutto compreso"

L'utilizzo dell'auto senza acquisto sta convincendo anche la clientela privata grazie alla rata fissa, all'assicurazione inclusa e a un parco rinnovato e piú ecologico

U

» **GIANLUIGI GIANNETTI**

na formula nata nel mondo commerciale che si sta trasformando nella certezza piú solida di un mercato dell'auto che cambia. I dubbi sul fisco, sui costi dei carburanti e sui blocchi al traffico hanno definitivamente ribaltato un equilibrio che sembrava intoccabile. Il noleggio vince sulla proprietá nell'appeal di una *sharing economy* che socializza i servizi e nella quale l'auto assume un ruolo nuovo. Con meno vincoli e piú opportunitá. "Se la ripresa dell'economia sembra rallentare, il noleggio continua la sua crescita a velocitá sostenuta", riassume Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio: "Anche il 2018 è indirizzato verso un nuovo record di immatricolazioni (+7%), con una quota sul mercato nazionale ormai prossima al 25%".

DOPO IL BOOM dello scorso anno, anche nel primo semestre 2018 il lungo termine ha

registrato un incremento del 10% rispetto allo stesso periodo del 2017, mentre la flotta che ha toccato le 881 mila unitá, +16%. Sommando anche i

140 mila veicoli del breve termine e circa 7 mila del car sharing, il numero complessivo dei mezzi *rent* in Italia supera il milione. Con tendenza a salire, se è vero che la rivoluzione è innescata ormai non solo tra il popolo delle piccole e medie imprese o delle partite Iva. Nel mese di ottobre il noleggio a privati è cresciuto del +3,6%, nonostante le difficoltá di quello delle aziende. La macchina accelera perché si ritrova a essere una risorsa non da poco, seppur nel clima di discussioni sulle limitazioni alla circolazione. Secondo uno studio condotto dal centro studi Fleet&Mobility, le auto a noleggio oggi emettono meno della metá (se a benzina) e due terzi in meno (se diesel) di monossido di carbonio, mentre le emissioni di ossido di azoto sono addirittura dimezzate rispetto alla media del parco circolante, che per altro emetterebbe l'85% di particolato in piú nel caso di vecchie vet-

ture a gasolio. Il possesso, poi, aggira i rischi che comporta l'acquisto: ragionamento che ormai appartiene anche alle famiglie. La formula "tutto compreso" risolve il problema della rivendita dell'auto, la rata fissa dá stabilitá e prevedibilitá del costo, l'idea della vettura come servizio porta con sé l'assicurazione Rc auto compresa, che oltre il 55% dei clienti ritiene fondamentale, secondo le analisi Aniasa, cosí come la copertura danni e il soccorso stradale.

SERVIZI che si stanno rimodulando velocemente, con pacchetti di durata variabile, da 12-24 mesi a oltre i 3 anni, e un parco vetture che assume i contorni di un secondo mercato, con un'offerta che sale dalle *city car* al lusso con una grossa porzione di suv disponibili in gamma, e motorizzazioni alternative, che il nuovo orizzonte temporale del noleggio permette di sperimentare senza le controindicazioni delle vetture in proprietá a rischio obsolescenza.



Peso:59%

Formula vincente
I dubbi su fisco, costi del carburante e Ztl hanno ribaltato un equilibrio che sembrava intoccabile

La grande scommessa
A bordo delle flotte aziendali e nel noleggio a lungo termine l'uso dei dispositivi telematici è sempre più diffuso

10%

Incremento
Quello registrato nel primo semestre 2018 sul 2017, mentre la flotta è cresciuta del 16% raggiungendo 881 mila unità
.....

3

Anni
La durata massima dei pacchetti che vengono proposti nei noleggi a lungo termine. Si parte da un minimo di 12-24 mesi



Peso:59%



L'intervista **Massimiliano Archiapatti**

Il numero uno di Aniasa mette le competenze dell'Associazione al servizio del Governo. Un'esperienza di oltre mezzo secolo

«Il nostro è un settore che fa da apripista»

Un noleggio in salute, vivace e sempre più connesso, pronto a collaborare con il mondo delle istituzioni. È la fotografia che ne dà Massimiliano Archiapatti, presidente dell'Aniasa.

Partiamo dal mercato. Il breve termine rallenta e il lungo continua a sostenere le immatricolazioni. C'è solo un fattore stagionale o ci sono altre tendenze in atto?

«C'è sicuramente l'impatto delle normative WLTP che ha squilibrato il mercato negli ultimi mesi del trimestre: le case hanno prima fatto pulizia dei loro stock e poi hanno dovuto rallentare le immatricolazioni. Il breve termine si era strutturato in anticipo in funzione della Pasqua e va anche detto che si approvvigiona nel lungo attraverso il rent-to-rent: dunque le immatricolazioni sono una cosa e la flotta ne è un'altra».

Il rent-to-rent è stabile o cresce?

«È in crescita, anche se è difficile da misurare con esattezza l'effettivo utilizzo

dell'immatricolato. In assoluto il rent-to-rent cresce per due motivi: la flessibilità e l'ingresso sul mercato di operatori di piccole dimensioni che trovano questo strumento meno problematico dal punto di vista finanziario».

Leasys ha acquistato Winrent, un'azienda di noleggio a lungo si è presa una di rent-a-car.

Che significato ha questa mossa? Pensa che ci saranno altre operazioni di questo tipo, magari di segno contrario?

«Difficile dirlo. Mentre la nostra industria negli USA è concentrata nelle mani di pochi operatori, da noi è molto vivace e manifesta una vitalità che va oltre le solite barriere tanto che, in prospettiva, la divisione classica tra breve e lungo è destinata a perdere di significato. Ci saranno altre operazioni? C'è sempre interesse da parte di nuovi operatori e anche delle case auto che, dopo aver abbandonato questo settore, si stanno riavvicinando. Vedo l'operazione Leasys-Winrent in questa chiave: un'integrazione di filiera proprio attraverso l'avvicinamento di una casa al mercato della mobilità tramite il suo braccio finanziario».

Un'altra tendenza all'interno di Aniasa è la presenza sempre maggiore di aziende informatiche...

«Significa che le società di noleggio fanno ancora una volta da apripista. Si parla tanto di auto connesse e le flotte da tempo si sono dotate di questi strumenti. C'è un interesse elevato di business attuale e futuro, anche da parte delle case auto, perché la connettività vuol dire dare servizi migliori e più numerosi e poter gestire meglio la flotta, ma anche stabilire rapporti più stretti con il cliente privato».

Avete iniziato a dialogare con il nuovo governo?

«Sì, abbiamo avviato tavoli con i Ministeri dei Trasporti e dello

Sviluppo Economico. Non siamo andati tanto a chiedere, ma a dire che cosa abbiamo da dare in termini di competenza su temi caldissimi come la sostenibilità, la mobilità condivisa e la sicurezza. Abbiamo in circolazione un milione di veicoli con un impatto ambientale decisamente inferiore rispetto alla media e il 50% dell'immatricolato elettrico è a noleggio. Siamo andati a difendere anche il diesel dalla psicosi di cui è vittima perché è ancora la soluzione migliore per chi fa lunghe percorrenze».

Quali sono le previsioni per l'anno che sta per chiudersi e quali sono invece i segnali per il prossimo?

«Sicuramente il 2018 è un anno positivo, con buoni segnali di crescita. Sono aumentati la flotta e il fatturato soprattutto attraverso i volumi, perché la competitività mette sotto pressione i margini. Le prospettive per il 2019 sono interessanti, anche se ci sono punti interrogativi sulla prospettiva economica. Per ora non vediamo segnali di rallentamento, ma siamo attenti. Sicuramente, la crescita dell'economia può dare un ulteriore impulso alla crescita del noleggio».

Vi aspettate novità per l'auto



aziendale nella prossima legge di bilancio?

«Il governo ha nel suo contratto la sostenibilità e la mobilità condivisa ma, per il momento, temo che abbia altre priorità. Noi ci siamo limitati a segnalare l'effetto positivo che alcuni provvedimenti hanno fornito nel passato, come il superammortamento, e ad offrire tutta la conoscen-

za di un'associazione che nel 2019 compirà 53 anni e ha al proprio interno aziende dalla storia molto lunga».

Nicola Desiderio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL PARCO AUTO DEL
NOLEGGIO È MOLTO
CONNESSO E PUÒ
VANTARE UN LIVELLO
DI EMISSIONI
INFERIORE ALLA MEDIA**



Peso:28%

Mid-term, la terza via chiede strada

► Il noleggio a medio termine sta diventando terra di conquista ► Aumenta la sovrapposizione fra i due settori, ormai l'offerta sia per le aziende di NLT che di RAC. Un fenomeno in crescita non ha più limiti temporali. Le esigenze del mondo del lavoro

LA NOVITÀ

La terra di mezzo del noleggio si chiama mid-term o medio termine, un terreno di caccia sia per le società di noleggio a lungo termine sia per le rent-a-car, che ancora sfugge a definizioni ben precise e, soprattutto, a quantificazioni statistiche che diano l'esatta dimensione del fenomeno. Ci ha provato per la prima volta la rivista "Fleet Magazine" che ha interpellato le singole aziende, anche se solo quelle del lungo termine.

Hanno concesso questi dati Arval, ALD Automotive, Program, Sifà, Leasys e Locauto. Non li hanno rivelati Leaseplan, Athlon Car Lease, Volkswagen Financial Services, Car Server e Alphabet che ha in preparazione un prodotto specifico proprio per il mid-term.

LA SORPRESA

La flotta di chi ha dichiarato i propri numeri vale comunque 464mila unità, oltre la metà delle circa 800mila dichiarate da Aniasa per il Noleggio a Lungo Termine nel 2017. E di queste 71mila sono definibili come mid-term, dunque oltre il 15% che, se dovesse essere proiettato sul totale flotta previsto per il 2018 di almeno 870mila unità, fissa in 130mila le auto delle società di NLT che vengono impiegate nel medio termine. «Effettivamente siamo rimasti sorpresi - afferma il direttore di Fleet Magazine, Marco Castelli - è molto di più di quello che ci aspettavamo! Come metodologia, abbiamo considerato i noleggi che vanno da 6 a 30 mesi. Non sono numeri complessivi, ma dicono chiaramente che la percezione del mercato sta cambiando ed è alla ricerca di soluzioni sempre più flessibili».

Sul versante dei noleggiatori e

breve termine, non esistono numeri altrettanto significativi, ma c'è una conferma: secondo l'amministratore delegato di Hertz Italia, Massimiliano Archiapatti, già il 15-20% dei contratti erogati presso l'utenza business nelle città è classificabile come mid-term. Una terra di mezzo dunque ancora poco mappata, ma che esiste ed è creata dalla riservatezza delle aziende, ma anche dalla distanza che ormai esiste tra i dati immatricolativi e l'effettivo uso dei mezzi.

SCAMBIO DI FAVORI

Esistono auto a noleggio prese dai privati, altre immatricolate a noleggio ma utilizzate come dimostrative, altre ancora targate da società di noleggio a lungo termine e poi affittate a rent-a-car che restituiscono il favore fornendo alle società di NLT le cosiddette "prelease", ovvero auto provvisorie date agli utilizzatori in attesa di consegnare la vettura definitiva.

La sensazione però è che il mid-term sia in costante crescita, e lo sia essenzialmente per tre motivi. La prima è la crescita della sharing economy, poi viene l'esperienza sempre più diffusa del noleggio da parte della clientela, sia per ragioni legate al cosiddetto "leisure", sia come utilizzatore di un'auto aziendale. La spinta più forte però è quella data dal mondo del lavoro, caratterizzato sempre di più da contratti atipici a tempo determinato. Per costoro la classica auto a noleggio a lungo termine per 36-48 mesi rappresenta un periodo troppo lungo e questo sta spingendo verso l'atipicità anche i contratti forniti dalle società di noleggio a lungo termine, che stanno diventando sempre più corti e flessibili nella composizione del pacchetto che comprende servizi e chilometraggio. Ma questa trasformazione dei bisogni della clientela ha modificato anche l'offerta da parte delle aziende di rent-a-car,

da sempre rapidissime nell'annusare il vento. Chi vuole un'auto a medio termine rivolgendosi ad una società NLT sa che potrà scegliere con precisione marca, modello e allestimento - sempre che non opti per un'auto in stock - oltre ai servizi che vuole inclusi nel pacchetto. Dovrà poi sottoporre a verifica bancaria il finanziamento e versare un acconto.

MASSIMA FLESSIBILITÀ

Chi invece si rivolge, allo stesso scopo, ad una società di rent-a-car, sa che potrà scegliersi solo la categoria dell'auto e che, dopo pochi mesi, gli verrà sostituita con un'altra, ma ha la massima flessibilità nella durata, non deve neppure fornire le coordinate bancarie e paga attraverso carta di credito. Una formula siffatta si definisce "pluri-mensile", ma ci sono già rent-a-car che stanno fornendo prodotti mirati e noleggi a lungo termine veri e propri. Di sicuro, tali commistioni dimostrano che la divisione tra categorie nel noleggio è destinata ad essere superata da una realtà unica che contiene infinite sfumature. Tale fenomeno rientra nella rivoluzione della mobilità che porterà avere operatori e alleanze capaci di offrire dal car o bike sharing fino all'auto per 60 mesi, ma anche alla definizione di formule diverse e più specifiche per quella terra di mezzo che "lungo" e "breve" si stanno già contendendo.

Nicola Desiderio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA NUOVA FETTA DI TORTA È GIÀ QUANTIFICABILE IN QUASI 200 MILA VEICOLI. SI VA DAI SEI AI TRENTA MESI



Peso: 64%



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



Peso:64%

Comunicare l'utilizzatore all'Aniasa è tutto pronto

► Il Decreto Sicurezza prevede l'ok del Viminale per chi noleggia un veicolo ► Non ci sarà alcun disagio per i clienti perché le aziende hanno già gli strumenti

LA NORMATIVA

Il decreto legge 113/2018, meglio conosciuto con il nome di "Decreto Sicurezza" è legge dopo il voto d'approvazione al Senato e avrà ripercussioni anche sul mondo del noleggio. E non poteva essere altrimenti visto che alcuni degli attentati che hanno funestato l'Europa negli ultimi anni sono stati compiuti proprio con mezzi a noleggio.

Alla locazione dei mezzi è dedicato l'articolo 17 del decreto dal titolo "Prescrizioni in materia di contratto di noleggio di autoveicoli per finalità di prevenzione del terrorismo" il quale stabilisce che la comunicazione dei dati identificativi deve essere fatta al Centro elaborazione dati del Ministero dell'Interno contestualmente alla stipula del contratto. In realtà, le società di rent-a-car e le Forze dell'Ordine già collaborano da tempo per prevenire altri atti di terrorismo, come conferma Giuseppe Benincasa, segretario generale nonché responsabile per il Noleggio a Breve Termine di Aniasa.

CONTATTO RECIPROCO

«Stavamo seguendo la questione da più di un anno durante il quale avevamo già stabilito una sorta di procedura operativa, anche in mancanza di una legge che ci obbligava a farlo. La spinta nel creare un meccanismo che garantisse la massima sicurezza è venuta da tutte e due le parti: loro hanno cercato noi - ricorda il dirigente - e noi abbiamo cercato loro. Dal punto di vista etico, la motivazione è stata immediata. Dal punto di vista tecnico, dobbiamo fare approfondimenti, ma siamo molto fiduciosi». Ora infatti si passa

alla definizione di tutti i dettagli e le procedure che porteranno entro 6 mesi, attraverso i decreti attuativi, all'attuazione della norma. Quest'ultima ha uno spettro molto ampio ed è precisa solo in un punto: «Sono esclusi dall'applicazione del presente comma i contratti di noleggio di autoveicoli per servizi di mobilità condivisa, e in particolare il car sharing, al fine di non comprometterne la facilità di utilizzo». Dunque i vari servizi di noleggio al minuto sono salvi e non dovrebbero trovare intoppi. Del resto, il controllo degli utilizzatori è pressoché totale e si conosce in ogni attimo se stanno guidando un'auto condivisa, di quale auto si tratta e quale è la loro posizione. Per assicurare il massimo della sicurezza, la procedura definitiva dovrebbe però comportare la comunicazione giornaliera di tutti gli iscritti in modo da evitare sottoscrizioni lampo da parte di individui potenzialmente pericolosi.

Ma che cosa avverrà invece per il noleggio classico? «Se le cose vanno come devono, per il cliente non cambierà nulla perché, nel momento in cui l'operatore compila il contratto di noleggio, i dati del cliente vanno automaticamente alla centrale del Viminale. Non c'è neppure un'operazione di trasferimento, ma è tutto automatico. Succederà cioè quello che già succede in alcuni alberghi dove la registrazione degli ospiti avviene in contemporanea attraverso il sistema informatico».

LA CENTRALE OPERATIVA

Da quel momento in poi, dovrebbe essere la Centrale operativa ad attivarsi in caso di anomalia avvisando la locale Questura, senza

interferire o rallentare in alcun modo il processo di consegna al cliente. Con questa procedura verrebbe dunque ristabilito - anche se in forma contemporanea - quello che una volta veniva chiamato il "libro di polizia", un registro dove tutte le stazioni di noleggio erano obbligate ad annotare tutti i dati relativi ai propri clienti. Qualche problema potrebbe esserci paradossalmente per il noleggio a lungo termine. «Ci sono aziende - ricorda Benincasa - che hanno mezzi a noleggio affidati non solo ai dipendenti, ma ad operatori terzi. In quel caso dovrebbero essere quest'ultimi a comunicare chi sono gli utilizzatori effettivi di questi mezzi».

PIÙ TRASPARENZA

Aniasa comunque assicura che i server delle proprie associate sono pronti a collegarsi a quelli del Ministero dell'Interno e ha un giudizio positivo sul documento appena approvato: «Il decreto sicurezza crea trasparenza verso la comunità e anche verso il fisco, inoltre è un provvedimento assai migliore di quello attuato altrove dove le aziende di noleggio sono state semplicemente obbligate a comunicare una valanga di dati alle polizie dei rispettivi paesi. Questo dimostra che le nostre Forze dell'Ordine sono veramente all'avanguardia soprattutto dal punto di vista tecnico, ma sono anche un punto di riferimento nell'interoperatività e nell'intera-



Peso: 52%

zione con altri soggetti, come la nostra associazione».

Quel 5% di aziende di noleggio che non ne fa parte tuttavia non rimarrà sola: «L'Aniasa – conclude Benincasa – sarà a disposizione anche delle non associate, sia per quanto riguarda la parte tecnica sia per le informazioni».

Nicola Desiderio

**LA NOVITÀ GARANTIRÀ
IMPORTANTI
VANTAGGI PER LA
COMUNITÀ E ANCHE
PER IL FISCO
I DECRETI ATTUATIVI**

**SONO POCHE LE
SOCIETÀ DEL SETTORE
CHE NON FANNO PARTE
DELL'ASSOCIAZIONE
SARANNO SUPPORTATE
ANCHE LORO**



Giuseppe Benincasa (Aniasa)



Potrebbero esserci delle conseguenze gestibili anche per il "lungo termine"



Peso:52%

Lotta alle emissioni le auto delle flotte non temono rivali

LO STUDIO

Dove va l'automobile nella sua corsa, non sempre lineare, talvolta persino convulsa ma ormai inarrestabile verso una mobilità più sostenibile? Avrà ragione chi intona il requiem per il diesel o chi predice al gasolio una vita ancora lunga? Sono credibili le previsioni spesso trionfistiche dei costruttori sul futuro elettrico dell'auto, certamente inevitabile ma non così vicino almeno agli occhi di un Paese dove la mobilità a emissioni zero sembra combattere con il disinteresse dimostrato dalla politica nei confronti di questi temi? Non è facile ipotizzare cosa ci sia davvero dietro l'angolo, anche se nessuno dubita che l'automobile stia affrontando la rivoluzione più radicale e rapida della sua storia. Un cambiamento epocale riguarda tutti, ma che nel mondo delle flotte è studiato con l'attenzione che meritano gli eventi strategici per l'attività aziendale.

FLEET&MOBILITY

In proposito si rivela ricco di spunti interessanti l'Outlook (termine particolarmente attuale in questi tempi di... rating) realizzato per Aniasa dal Centro Studi Fleet&Mobility e finalizzato a individuare i trend in atto nel campo delle emissioni e delle motorizzazioni che a esse so-

no strettamente legate.

L'analisi del parco auto italiano fotografa una situazione che giustificherebbe degli interventi finalizzati a garantirne il ringiovanimento, visto che un quarto dei 38,491 milioni di vetture circolanti nel 2017 in Italia era ante Euro 3, e addirittura il 10% era Euro 0. Tre quarti di queste ultime a benzina, un quinto del totale diesel mentre l'alimentazione a gas - metano e Gpl - rappresentava una quota del 6%.

A consolidare un quadro che presenta più ombre che luci concorre anche l'esame dell'andamento delle radiazioni degli ultimi tre anni: il tasso di eliminazione delle auto Euro 0 è sempre stato inferiore all'1% del relativo circolante, un ritmo che richiederebbe più di un secolo per la loro completa eliminazione, anche se è lecito dubitare che tali vetture siano tutte realmente circolanti. Ben più sostenuta l'"operazione pulizia" riguardanti le auto Euro 1, 2 e 3, con un tasso di cancellazione nel triennio costantemente nell'ordine del 7%.

QUASI TUTTE EURO 6

In questo panorama generale tutt'altro che esaltante, spicca l'azione positiva delle flotte, con particolare attenzione alle attività del noleggio. La suddivisione dell'immatricolato del settore per classi "ecologiche" evidenzia infatti l'assoluta assenza di vetture inferiori a Euro 5, che nel renting valgono il 13% rispetto al 18% del circolante complessivo. Il restante 87%

delle auto intestate al noleggio soddisfa la normativa Euro 6, che invece vale solo il 14% del parco complessivo. Rispetto al parco totale, poi, le auto a noleggio presentano enormi vantaggi in termini di emissioni medie: quelle di monossido di carbonio sono inferiori del 58% per i motori a benzina e del 37% per i diesel, mentre nel caso degli ossidi di azoto (NOx) la differenza è rispettivamente del 52% e del 47%. Le auto diesel in affitto, poi, emettono l'85% di particolato in meno, mentre i benzina hanno un vantaggio del 70% per quanto riguarda la produzione di idrocarburi incombusti.

In prospettiva futura, le elaborazioni del Centro Studi Fleet&Mobility prevedono una vita ancora lunga per i motori termici che qualcuno vorrebbe dare per morti: l'Outlook prevede infatti che nel 2030 l'Italia preferirà ancora il diesel, che precederà - con il 42% delle vendite totali - il benzina (35%), lasciando quote inferiori alle alimentazioni alternative come l'ibrido (13%), l'elettrico (4%) e dal gas, con Gpl e metano attestati al 6%.

Giampiero Bottino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ECOLOGICHE

Sopra alcuni veicoli elettrici di una flotta In Italia l'87% delle auto intestate al noleggio soddisfa la normativa Euro 6

**DIFFERENZA MOLTO
NETTA RISPETTO AL
RESTO DEL MERCATO
SIA PER LA CO2
CHE PER GLI NOX
E IL PARTICOLATO**



Peso: 18%



Il noleggio sfida la proprietà

Il mercato rallenta, cresce il numero delle vetture affittate. Una tendenza rafforzata dall'incertezza

LO SCENARIO

Giorgio Ursicino

Il mercato dell'auto corre meno del previsto. L'ipotesi di superare i due milioni di vetture l'anno dopo un lungo periodo con l'uno davanti è ormai tramontata, come sono quasi nulle le speranze di far meglio del 2017 quando furono consegnate 1.970.497

unità, ben il 7,9% in più rispetto al 2016. Dopo un buon agosto (+9,5%), dovuto in parte all'anticipo delle immatricolazioni per il cambio della procedura di omologazione, al termine del quale il cumulato era perfettamente in linea con quello dell'anno precedente (meno di mille vetture di differenza), la frenata è arrivata soprattutto dopo l'estate: -25,4% a settembre (la conseguenza dell'anticipo di

agosto), -7,4% ad ottobre con il cumulato sprofondato al -3,2%, un ammanco di ben 55 mila auto impossibili da recuperare nei due mesi che ci separano dalla fine dell'anno. Anche se ci sarà un lieve recu-



Peso: 64%

pero, le previsioni più ottimistiche ora parlano di 1.930.000 targhe, 40 mila in meno rispetto al 2017.

Si interromperà così un percorso virtuoso di 4 anni di crescita che ha consentito di recuperare una bella fetta di torta rispetto all'1,3 milioni di vetture vendute nell'anno più nero della crisi (2013).

IL PAESE FATICA

C'è da notare, inoltre, che la frenata è un fenomeno abbastanza casalingo poiché nei primi nove mesi del 2018 il segno in Europa è ancora positivo (+2,3%) nonostante il vistoso calo settembrino dovuto alle stesse motivazioni che hanno pesato sull'Italia. Il realtà, il quadro generale non è ancora così preoccupante e il peggioramento rispetto alle previsioni risulta abbastanza in linea con altri indicatori (produzione industriale) e, addirittura, con quello dell'intera economia.

Proprio ieri infatti l'Istat ha lanciato l'allarme: nel 2018 difficilmente il Pil aumenterà quanto previsto dall'esecutivo (1,2%). Sia come sia, c'è un settore del supermarket automotive che attraversa una fase di grande forma, una crescita così rilevante e duratura da far pensare ad un cambio di approccio. È il noleggio, soprattutto quello a lungo termine, che nell'ultimo difficile decennio ha incrementato non solo le quote di mercato, ma anche i volumi. I numeri, come sempre, parlano chiaro. Nel 2007 il mercato totale era oltre i 2,5 milioni di unità e i clienti privati facevano ancora la parte del leone (più

del 72% di quota). All'epoca il noleggio tutto rappresentava 320 mila vetture, poco più del 12% del totale, percentuale raggiunta già nel 2016 dal solo "lungo termine".

ANIASA SODDISFATTA

All'epoca (un decennio fa) il noleggio a "breve" era poco sopra il 5%, quello a "lungo" strappava un punto in più di quota, con 160 mila consegne. La salita è stata costante e senza esitazioni e si è portata dietro tutti i parametri relativi al settore. La quota del noleggio totale è più che raddoppiata e nei primi nove mesi del 2018 è arrivata a sfiorare un'auto su quattro (24,3%).

Mentre il "breve" è salito dal 5,1% del 2007 all'8% dei primi nove mesi del 2018, il "lungo" nello stesso periodo è schizzato dal 6,4% al 14,2% con le vendite che a fine ottobre avevano già superato le 231 mila

unità, a poca distanza dal record annuale di 258 mila stabilito nel 2017. Quasi altrettanto è cresciuto il fatturato del lungo termine passato dai 3,7 miliardi del 2009 ai 5,4 del 2018 secondo le stime dell'Aniasa. L'Associazione del settore sottolinea quanto sia cresciuta anche la flotta. Quella del lungo termine nel 2008 era poco sopra il mezzo milione di unità, al termine del primo semestre 2018 aveva raggiunto gli 881 mila esemplari, il 16% in più rispetto al semestre dell'anno precedente.

AMBIENTE E SICUREZZA

«Sommando questo dato con i 140

mila veicoli del breve termine e i circa 7 mila del car sharing il parco complessivo dei veicoli condivisi nel nostro paese va ben oltre il milione di unità», ha evidenziato con una certa soddisfazione Massimiliano Archiapatti, il presidente di Aniasa. È quasi superfluo sottolineare il grande vantaggio che i veicoli a noleggio garantiscono rispetto alla media del parco circolante totale, sia dal punto di vista del rispetto ambientale che da quello della sicurezza. Parliamo di percentuali che oscillano fra le due e le tre cifre, con benefici enormi per la collettività. I motivi che spingono dalla proprietà verso l'utilizzo, quindi il noleggio a lungo termine, sono numerosi ed alcuni pure molto consolidati. Meno responsabilità, meno burocrazia. Costi fissi certi con una comoda rata mensile senza più doversi preoccupare di bollo, assicurazione, manutenzione e rivendita.

Nell'ultimo periodo ne è però arrivato un altro, un vero acceleratore: l'incertezza. Blocchi del traffico, attacco al diesel, forte diffusione delle motorizzazioni ibride e inizio delle vendite anche della auto elettriche. Uno scenario nuovo che nessuno sa con certezza come si evolverà. E il noleggio rende più tranquilli rispetto all'acquisto, un impegno che pone le problematiche del valore residuo e della difficoltà di rivendita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**NELL'ULTIMO DECENNIO
IL "LUNGO TERMINE"
È PASSATO DAL 6%
AL 14% DI QUOTA
QUASI RADDOPPIATI
FATTURATO E FLOTTA**

887

le migliaia di unità della flotta del noleggio a lungo termine in Italia alla fine del primo semestre 2018

231

le migliaia di vetture acquistate dalle società di noleggio a lungo termine nei primi 10 mesi del 2018

Lo scenario del NLT

L'EVOLUZIONE DEL SETTORE

2007	160.251
2008	171.614
2009	128.580
2010	122.404
2011	152.725
2012	144.432
2013	132.049
2014	161.494
2015	189.830
2016	222.540
2017	258.760
2018 9 mesi	212.728

LA QUOTA DI MERCATO



Peso:64%

Grazie al noleggio, nel primo semestre 2018 più che raddoppiate le ibride. Boom delle elettriche

L'abbinamento fra noleggio e alimentazioni alternative si rivela vincente. È scelto da un numero crescente di automobilisti e, dopo il boom dello scorso anno, anche nel primo semestre 2018 il noleggio a lungo termine ha registrato un incremento delle immatricolazioni (161.644 vetture, +10% rispetto allo stesso periodo del 2017) e della flotta che ha toccato le 881mila unità (+16%); un dato, quest'ultimo, che, se sommato ai 140mila veicoli del breve termine e ai circa 7mila del car sharing, porta la flotta complessiva dei veicoli condivisi nel nostro Paese ben oltre il milione. Sono i dati di crescita delle soluzioni di smart mobility in Italia resi noti da Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Va precisato che sono questi dati che meglio indicano le tendenze, in quanto il trimestre successivo è stato segnato da oscillazioni pesanti del mercato determinate dalla corsa a smaltire le vetture con le omologazioni in scadenza a fine agosto, con conseguenti riflessi sulle vendite. Tornando all'andamento del primo semestre, la crescita delle immatricolazioni di vetture in long term mette in evidenza l'aumento delle alimentazioni diesel di ultima generazione (+12%, per un'incidenza sul totale

immatricolato che sale al 75%), il boom delle ibride, arrivate a 7.634 unità (+155%), del metano (1.545 vetture, +112%) e delle elettriche, tornate a crescere in modo significativo (+344%) con oltre 1.000 veicoli.

«In occasione del periodo di avvio dei blocchi alla circolazione come misura anti inquinamento», osserva il presidente Aniasa, **Massimiliano Archiapatti**, «si è evidenziato ancora una volta lo stato di vetustà del nostro parco circolante, non solo inquinante, ma anche sprovvisto dei dispositivi di sicurezza attiva e passiva che contribuiscono a tutelare la salute di automobilisti e pedoni. Ancora oggi il 10% dei veicoli è addirittura antecedente alla normativa Euro, il 28% rispondente alle norme Euro1/2/3, il 30% Euro4, mentre le Euro5/6 rappresentano appena il 32% del totale. Esiste però una valida alternativa al fermo: sempre più imprese e privati infatti scelgono di abbandonare la proprietà e passare all'uso dei veicoli attraverso

le tante soluzioni di mobilità del noleggio e del car sharing che confermano la propria vocazione di sostenibilità e sicurezza con una flotta veicoli di efficienti motorizzazioni diesel di ultima generazione e di alimentazioni alternative in costante crescita e dotate dei più avanzati sistemi di sicurezza attiva e passiva».

Oggi la flotta a noleggio è composta da veicoli Euro 6 per l'87% ed Euro 5 per il restante 13%. Entro la fine dell'anno la quasi totalità delle vetture sarà Euro 6. Secondo uno studio condotto dall'Associazione con il Centro Studi Fleet&Mobility «Outlook emissioni 2018», le auto a noleggio oggi emettono meno della metà (se a benzina) e due terzi in meno (se diesel) di monossido di carbonio, mentre le emissioni di ossido di azoto sono addirittura dimezzate rispetto alla media del parco circolante. Inoltre, il particolato emesso dalle vetture diesel a noleggio è inferiore dell'85% rispetto al parco circolante, mentre gli idrocarburi incombusti sono inferiori del 70%. (riproduzione riservata)



Massimiliano Archiapatti, presidente Aniasa



Peso:30%

L'elettrico piace alle aziende, ma nelle preferenze dei fleet manager vince ancora il diesel Euro6

CRESCONO LE PERCORRENZE MEDIE

In deciso calo la quota di auto che viaggia meno di 100 km

TESTI DI ENRICO SBANDI

Il fleet manager scopre l'elettrico, ma - sorpresa - contrariamente ai proclami delle case e di un numero crescente di amministrazioni pubbliche - non mette al bando il diesel. Anzi, nell'immediato, pur considerando le prospettive della motorizzazione green, premia le ultime release dell'euro 6 per le motorizzazioni a gasolio, ritenute davvero poco inquinanti, e dà un peso crescente all'ibrido, che sempre più si accredita come la soluzione ponte fra le motorizzazioni alimentate con derivati del petrolio e vetture mosse esclusivamente dall'energia elettrica.

È quanto emerge, in estrema sintesi, dall'indagine svolta dall'Osservatorio Top Thousand insieme con la rivista *Fleet Magazine*, che ha sondato un campione di responsabili per l'automotive di 60 aziende, di varie dimensioni, interrogandoli sull'auto elettrica e ibrida nelle rispettive flotte aziendali.

Rispetto alla precedente indagine, che due anni fa aveva sondato più in generale i cambiamenti in atto nelle flotte, il lavoro svolto quest'anno restituisce una visione piuttosto pragmatica della mobilità da parte dei fleet manager, forse più schietta e meno legata

all'immagine rispetto al passato. «Un approccio, nei confronti dei modelli da inserire nelle car policy», si legge nel documento, «che pondera con più disincanto e minor teoria i reali vantaggi delle diverse alimentazioni. A confronto del 2016 la quota degli EV cresce, è vero, passando dallo 0,5% al 1,6% del parco auto, ma non a scapito del diesel, che invece passa dall'88% a quasi il 91% della flotta. Scendono il Gpl (dal 3,3 all'1,1%) e il metano, da un robusto 4,2% a un misero 0,7%.

Un segno di concretezza, in fondo, evidenziano i ricercatori dell'Osservatorio Top Thousand: non è un'opinione che i risparmi con questo tipo di alimentazione si realizzino se e solo se i veicoli vengono riforniti e utilizzati il più possibile a gas, in caso contrario il costo della benzina vanifica la convenienza». Il trend è positivo per i motori a benzina e per gli ibridi elettrico-benzina: complice un allargamento della gamma a disposizione, nonostante i fleet manager lamentino ancora un considerevole gap di modelli e versioni rispetto all'offerta diesel, la quota è passata dallo 0,7% al 2,3%.

Elemento fondamentale che guida le scelte dei responsabili delle flotte interpellati dall'indagine è il numero di

chilometri percorsi in media al giorno dal proprio parco auto. Il dato è alla base delle analisi che portano a indicare le reali chances dei veicoli elettrici: non ha senso sbandierare dichiarazioni se le percorrenze sono superiori a quelle garantite dalle attuali capacità delle batterie. Qui l'indagine fornisce una prima sorpresa, in linea con la maggiore razionalità riscontrata nelle risposte: le percorrenze medie crescono, è in deciso calo la quota di auto che percorre meno di 100 km al giorno. Se nel 2016 circa il 45% dei veicoli si manteneva nella soglia, nel 2018 la quota scende a poco più del 30%. Ciò indica un maggiore sfruttamento della flotta, probabilmente per effetto del ciclo economico che ha fatto ripartire il business ed anche per la razionalizzazione del numero di veicoli in ogni singola flotta, che ha portato a crescere l'efficienza complessiva e con esse il grado di utilizzo di ogni singola auto. Ne consegue una minore compatibilità, in questo momento, fra le esigenze delle auto in flotta fotografata dall'indagine e l'attuale stato dell'arte dello sviluppo dei veicoli EV, quelli totalmente elettrici. (riproduzione riservata)



Peso: 47%

A settembre le immatricolazioni diesel tornano in calo (ma sono sempre il 53% del mercato)

IL MERCATO FRENA, LE ELETTRICHE NO

Una vettura nuova su quattro è su strada con il noleggio

TESTI DI ENRICO SBANDI

Nel mercato dell'auto italiana, il settore delle elettriche è quello che cresce più velocemente e il noleggio (formula particolarmente indicata per le nuove motorizzazioni) ormai copre un nuovo veicolo su quattro. I dati consuntivi di settembre vedono un ripiegamento generale, determinato da una brusca frenata delle motorizzazioni diesel: i dati del ministero dei Trasporti riportano vendite calate del 25,4%, con 125.052 vetture immatricolate, oltre 42mila in meno rispetto a settembre 2017. La propulsione a gasolio frena di quasi il 40% rispetto a un anno fa. Complessivamente, nei primi nove mesi le 1.491.261 vetture immatricolate si confrontano con le 1.534.349 del gennaio-settembre 2017, segnando una riduzione del 2,8%.

Questo panorama riflette una situazione di marcata evoluzione, a seguito ad un trimestre estivo dai volumi insolitamente alti determinato dall'introduzione a partire dal 1° settembre delle nuove normative sulle emissioni e, quindi, dell'obbligo di immatricolare esclusivamente vetture dotate di un propulsore Euro 6C e 6D, come evidenzia il Centro Studi Promotor, e dalla conseguente necessità di smaltire nei mesi precedenti le vetture in stock non ancora allineate con la nuova normativa. Nel quadro, il noleggio, secondo i dati elaborati da Aniasa (l'Associazione che riunisce le aziende sia del renting breve

che del lungo termine) sale di rappresentatività su base annua, cumulando nei nove mesi un aumento del 3,2% che porta la quota globale al 24,3%: un'auto nuova su quattro, in sostanza, viene immatricolata con questa formula, particolarmente indicata per propulsioni alternative e a veloce turnover tecnologico come le elettriche. Ciò nonostante in settembre il calo è stato marcato anche per questa formula (-38% in volume, determinato sia dal breve sia dal lungo termine), in coerenza con la riduzione di tutti i canali di vendita con il canale dei privati che si riduce del 16,3%, mentre evidente è il calo delle società: -34,5%.

La notazione più interessante è quella che riguarda le alimentazioni: in settembre le uniche a crescere sono le ibride ed elettriche (+30 e +168%), a fronte del già citato calo delle immatricolazioni di auto diesel, che riducono del 38% e del 9% nel cumulato. La quota di mercato delle alimentazioni a gasolio nel mese è del 47,9%, contro il 57,9 di dodici mesi fa; nel totale anno la quota è del 53,3%, meno 3,5 punti percentuali.

In flessione più contenuta la benzina (-6,3% e una rappresentatività che sale al 38,7%), mentre calano del 24,2% le vetture a Gpl e del 62,7% quelle a metano, che si fermano all'1% di quota.

Le ibride connotano la prestazione con un altro gradino significativo: l'aumento delle vendite del 28,2%, in settembre le porta a superare le im-

matricolazioni di auto a Gpl, raggiungendo nel mese una quota del 6,1% (+2,5 p.p.), mentre nel cumulato sono arrivate al 4,3% del totale.

Le autovetture elettriche sono le vere protagoniste: registrano il miglior andamento tendenziale, sia nel mese (+167%), sia nel cumulato (+150%), 14% nel cumulato. Il complesso di auto ad alimentazione alternativa rappresenta il 13,4% del mercato di settembre.

Va precisato, per una corretta lettura di questi dati, che si parla di quote ancora marginali del mercato: le elettriche hanno appena lo 0,4%. Ciò che rende significativa la performance, però, è l'orientamento, condizionato dai fattori prima citati, che rispondono a determinazioni normative, in primo luogo, da cui conseguono scelte delle case. Diverso il discorso sul piano strettamente tecnico, dove le argomentazioni a sostegno della propulsione completamente elettrica vanno a confrontarsi con i livelli di emissione davvero ridotta ormai raggiunti dalle ultime versioni dei diesel e, più ancora, delle ibride. Il tema è caldo, le prospettive di crescita di mercati trainanti come Cina e India senza dubbio risultano condizionanti rispetto a mercati di mera sostituzione come quelli occidentali, che saranno contrassegnati ancora negli anni a venire da volumi decisamente meno imponenti. (riproduzione riservata)



Peso: 52%



La Bmw i3, una delle elettriche più guidate in Italia perché presente nella flotta del car sharing Drive Now



Peso:52%