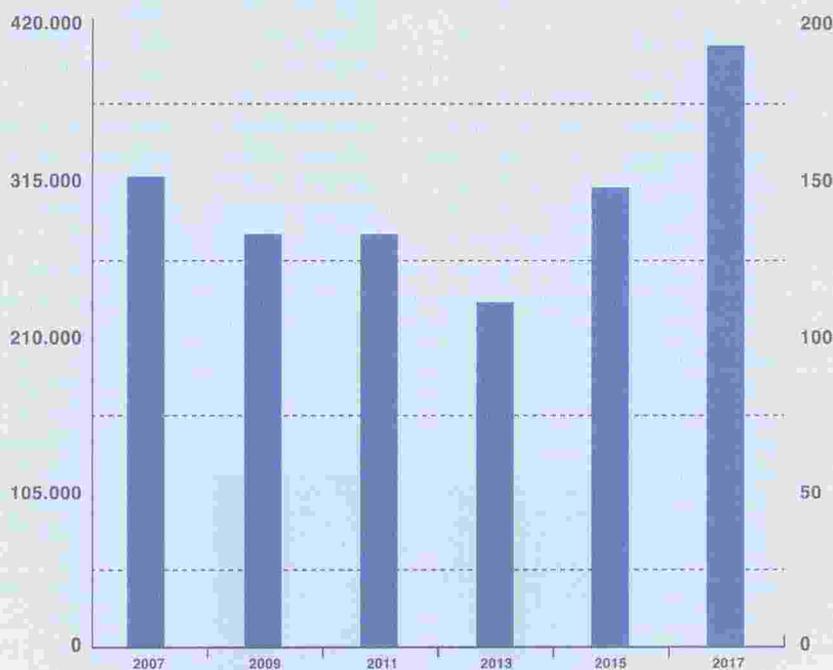


AFFARI ITALIANI

# Flotte aziendali il boom non si ferma

## L'impennata del noleggio

Immatricolazioni auto a noleggio 2007-2017



Fonte: stime ANIASA - dati ad ottobre 2017

Il 2017 è stato un altro anno record, il quarto consecutivo, con oltre 400.000 veicoli immatricolati. Ma sul 2018 pesa il rinnovo del super ammortamento

A CURA DI DANIELA BRAIDI

IL MERCATO dell'auto si avvia a chiudere un altro anno in forte espansione. Il quarto consecutivo. Nei primi dieci mesi sono state immatricolate 1.765.000 vetture, l'8,3 per cento in più rispetto all'analogo periodo del 2016. Una crescita superiore a quella dell'auto europea, che ha visto un aumento tra gennaio e ottobre del 3,9 per cento. E una crescita ben superiore a quella dell'economia, con il Pil italiano che quest'anno avanzerà dell'1,6 per cento, secondo le ultime stime, appena corrette verso l'alto, fornite dall'Ocse.

Il settore continua dunque a crescere con forza. Il 2017 potrebbe essere davvero l'anno della svolta, con l'atteso ritorno sopra i 2 milioni di immatricolazioni. Un obiettivo che solo qualche anno fa sembrava lon-

**NOLEGGIO: SEI MESI A TUTTO GAS** Fonte: ANIASA

Fatturato. Dati in milioni di euro	1 semestre 2017	1 semestre 2016	Var %
Fatturato (incluso prelease e usato)	3.535	3.108	14%
Flotta circolante veicoli	giugno 2017	giugno 2016	Var %
Totale veicoli	757.484	648.971	12%

tanissimo e oggi invece è a portata di mano. Leggendo i dati in profondità, ci si accorge però che a tirare la volata delle quattro ruote sono state anche quest'anno aziende e noleggio, con una crescita rispettivamente del 31,2 e del 17,8 per cento, a fronte di una contrazione dell'1 per cento delle immatricolazioni da parte dei privati. Ecco dunque svelato il mistero che alimenta il piccolo boom dell'auto italiana.

«Siamo di fronte a un mercato in pieno fermento. Le previsioni sono nettamente superiori alle nostre attese. Per il quarto anno consecutivo il noleggio a breve e lungo termine segna un incremento a due cifre e quest'anno supererà le 400.000 immatricolazioni, un record storico» dichiara Pietro Teofilatto, direttore noleggio lungo termine di ANIASA. Convinto che «un nuovo ciclo di

### NOLEGGIO E AZIENDE GUIDANO LA RIMONTA DELL'AUTO

Per utilizzatore	ottobre		Var. % ottobre 2017/2018	gennaio/ottobre		Var. % gennaio/ottobre 2017/2018	quote %			
	2017	2016		2017	2016		ottobre		gennaio / ottobre	
							2017	2016	2017	2016
<b>Privati</b>	92.707	89.169	4,0	956.564	965.853	-1,0	58,0	59,7	56,1	61,5
Noleggio	29.743	26.315	13,0	382.957	325.057	17,8	18,6	17,6	22,5	20,7
Breve termine	6.910	6.247	10,6	154.715	129.038	19,9	4,3	4,2	9,1	8,2
Lungo termine	22.833	20.068	13,8	228.242	196.019	16,4	14,3	13,4	13,4	12,5
Società	37.385	33.942	10,1	365.532	278.596	31,2	23,4	22,7	21,4	17,8
<b>totale</b>	<b>159.835</b>	<b>149.426</b>	<b>7,0</b>	<b>1.705.053</b>	<b>1.569.506</b>	<b>8,6</b>				

Fonte: UNRAE

AFFARI ITALIANI

**FLOTTE CONNESSE, IL FUTURO STA ARRIVANDO**

*Cresce la diffusione dei dispositivi telematici a bordo delle auto aziendali. Facilitano la gestione della vettura. Migliorano la sicurezza. E riducono i costi*

Assicurano maggiore comfort di guida e maggiore sicurezza. I vantaggi sono indiscussi e anche i driver si sono ormai convinti dell'utilità di avere dispositivi telematici sulle vetture aziendali in dotazione. Anche se sanno che questo significa dover rinunciare a un po' della loro privacy.

Nessun dubbio, dunque, sulla rilevanza della telematica in auto. Al punto che il 58 per cento dei fleet manager sta valutando di incrementare il numero di "scatole nere" a bordo delle flotte, secondo quanto emerge da una ricerca promossa da Top Thousand, l'Osservatorio sulla mobilità aziendale composto da Fleet e Mobility Manager di grandi aziende. Ma per farne cosa?

Già oggi il 68 per cento gestori di flotte dice di utilizzare la telematica per ottenere informazioni sui furti, mentre il 51 per cento la usa per acquisire dati sugli incidenti. D'altronde sottrazione di veicoli e sinistri restano in cima alle preoccupazioni dei fleet manager e rappresentano costi crescenti (secondo gli ultimi dati forniti da ANIASA causano al solo settore del noleggio a lungo termine perdite, rispettivamente, di 46,6 e 285 milioni di euro). Ricordiamo poi che le compagnie assicurative praticano uno sconto in termini di premi alle auto dotate di dispositivi telematici, un vantaggio apprezzato dal 31 per cento dei fleet manager.

La tecnologia mette a disposizione prodotti sempre più evoluti. LoJack, ad esempio, ha presentato di recente CrashBox, un innovativo sistema di gestione dei sinistri pensato per le flotte aziendali, in grado di fornire tempestivamente

informazioni dettagliate solo sui reali crash, attraverso la ricostruzione della dinamica dell'evento, riuscendo anche a fornire una valutazione predittiva dei danni meccanici al veicolo.

La telematica in auto offre anche altre importanti opportunità, oggi ancora poco sfruttate. Ad esempio, solo il 37 per cento dei fleet manager usa le black box per verificare gli effettivi consumi di carburante e solo il 29 per cento per monitorare le attività di manutenzione e gli stili di guida. Dati questi ultimi importanti per promuovere una coscienza più ecologica e incrementare la sensibilità dei driver verso una maggiore sicurezza al volante. Basta pensare che gli incidenti stradali sono tornati a crescere e costituiscono oggi la principale causa di morte sul lavoro: il 16,2 per cento (oltre 36.000) dei crash registrati sulle nostre strade è dovuto alla distrazione dei conducenti, spesso a causa di un improprio utilizzo dello smartphone. Proprio l'uso dei dispositivi mobili rappresenta una delle infrazioni più sanzionate dalle Forze dell'Ordine, con quasi 160mila multe elevate nel solo 2016.

Le potenzialità della telematica sono tante, specie pensando all'evoluzione dei Big Data e a un futuro in cui le auto saranno sempre più connesse tra di loro. Tuttavia, non tutti i gestori di flotte hanno ancora colto la portata di questa «rivoluzione in corso, destinata a cambiare radicalmente le modalità di gestione e fruizione dei veicoli aziendali. Una parte significativa dei Fleet Manager – osserva Riccardo Vitelli, Presidente di Top Thousand – pensa che le funzionalità dei dispositivi telematici disponibili sul mercato siano già oggi più avanzate rispetto alle proprie necessità; segno che, se fossero più informati in materia, potrebbero diventare pionieri dell'evoluzione telematica all'interno delle rispettive aziende».

**AUTO ELETTRICA AL PALO. L'ITALIA RESTA INDIETRO**

*Mancano le infrastrutture e costa ancora troppo. Qualcosa però sta cambiando. E il boom potrebbe essere (quasi) dietro l'angolo*

Da gennaio a ottobre nel nostro paese sono state immatricolate 1.645 auto elettriche, il 50 per cento in più rispetto alle 1.099 dell'analogo periodo 2016. Numeri modesti che lasciano invariata allo 0,1 per cento la quota di mercato dell'elettrico sul totale delle nuove immatricolazioni. All'estero, le cifre dicono altro. Solo nei primi sei mesi dell'anno, in Cina sono state vendute 120.000 vetture elettriche, in Gran Bretagna 12.000 e in Germania 10.000.

Oltre a essere il paese con il più alto tasso di veicoli obsoleti (8,5 milioni le vetture immatricolate prima del 1993 ancora in circolazione), e quello con il più alto tasso di motorizzazione (il calo degli ultimi 10 anni da 53 al 37 per cento non è sufficiente: abbiamo ancora 610 auto ogni 1.000 abitanti, contro le 548 della Germania e le 484 della Francia), l'Italia si sta facendo carico di un altro primato negativo: quello di nazione dove l'elettrico fa più fatica a decollare. Con tutte le ricadute negative che questo potrà comportare.

La colpa va soprattutto alla carente rete di colonnine presenti sul territorio. Di fronte alle concrete difficoltà di ricarica, è inimmaginabile pensare che tra gli italiani possa scattare una corsa all'acquisto di vetture elettriche. Che per di più sono ancora molto costose.

A smuovere le acque ci ha pensato di recente Enel, annunciando un piano di investimenti fino a 300 milioni in 5 anni per incrementare le stazioni di ricarica nel paese. Oggi sono poche, circa 900, e mal distribuite. L'obiettivo è portarle a 7.000 entro il 2020 (2.500 colonnine solo nel 2018) e a 14.000 entro il 2022, con una presenza capillare su tutto il territorio nazionale, in particolare nelle città (dove andrà l'80 per cento della colonnine) e sulle grandi direttrici (il restante 20 per cento) e, forse in futuro, sulle autostrade. È un primo segnale concreto che qualcosa si sta muovendo. Ma non basta. Per fare un passo in avanti sulla mobilità sostenibile, sottolinea la stessa Enel, occorre anche la collaborazione da parte di Comuni e privati per realizzare postazioni di ricarica nei pressi di centri commerciali, scuole, ristoranti, garage, ecc... Ma anche l'edilizia privata dovrà attrezzarsi per

creare postazioni domestiche di ricarica dell'auto. Utili anche gli incentivi, non economici bensì immateriali: dai parcheggi gratis agli accessi ai centri storici. Ma soprattutto occorre investire su forme di energia pulita in grado di alimentare le colonnine. In caso contrario, i benefici per l'ambiente derivanti dalla e-mobility rischiano di svanire.

La strada è ancora lunga, ma c'è chi è fiducioso. AlixPartners è ottimista e stima che il 2025 possa essere l'anno della svolta per l'auto elettrica in Italia con 3,5 milioni di vetture in circolazione, anche se il vero boom è rinviato al 2030. L'Italia non può lasciarsi scappare questa occasione. Il rischio è essere tagliati fuori dall'Europa. Qualche giorno fa E.On e la danese Clever hanno annunciato un progetto, finanziato con 10 milioni di euro anche dall'Unione europea, che prevede l'installazione di 180 centri di ricarica per auto elettriche dall'Italia alla Norvegia, coinvolgendo sette nazioni e collegando il Mediterraneo al Mare del Nord. Un piano ambizioso che sarà il primo passo verso un obiettivo ancora più grande: fornire ricariche in oltre 400 punti per creare un network che consenta la circolazione elettrica in tutta Europa. Ecco perché l'Italia non può permettersi altri ritardi.

**BOOM PER LE IBRIDE. L'ELETTRICO NON DECOLLA**  
IMMATRICOLAZIONE VETTURE PER ALIMENTAZIONE

	1 semestre 2017	1 semestre 2016	Var %
<b>Benzina</b>	31.919	28.167	13%
<b>Diesel</b>	112.148	98.114	14%
<b>Ibride</b>	3.146	1.178	167%
<b>GPL</b>	2.508	1.306	92%
<b>Metano</b>	723	937	-23%
<b>Elettrica</b>	235	550	-57%
<b>Totale mercato</b>	150.679	130.251	16%

Fonte: ANIASA

## CAR SHARING: TUTTI LO CONOSCONO, POCHI LO USANO

*Otto italiani su dieci sanno di cosa si tratta ma solo due su dieci lo hanno già sperimentato. Utenti e flotte continuano però a crescere. Mentre i prezzi scendono*

I numeri sono in crescita ma il car sharing resta ancora lontano dall'essere un fenomeno di massa. Secondo una ricerca condotta da Monitor Allianz Global Assistance, in collaborazione con l'istituto di ricerca Nextplora, 8 italiani su 10 conoscono il servizio di condivisione dell'auto, ma solo 2 su 10 lo hanno usato almeno una volta.

La percentuale varia però con l'età. Secondo lo stesso sondaggio, ha fatto ricorso all'auto condivisa il 37 per cento dei giovani compresi fra i 25 e i 34 anni, contro il 13 per cento degli over 65. Chi usa il car sharing, lo fa in maniera discontinua: solo il 6 per cento si serve di "macchine condivise" più di una volta a settimana, l'11 per cento la utilizza al massimo 1 volta nell'arco di 7 giorni e il 31 per cento meno di 5 volte l'anno.

Flotte e clienti sono comunque in espansione. Dopo i numeri record dell'anno scorso - terminato con oltre un milione di abbonati e 6,3 milioni di noleggi, rispettivamente in aumento del 70 e del 33 per cento - il 2017 si prospetta come un altro anno di forte crescita, con la concorrenza che sale tra i gestori di flotte e i prezzi al pubblico che scendono.

Lo scorso settembre, ad esempio, car2go, società leader mondiale nel car sharing a flusso libero controllata da Daimler AG, ha raggiunto e superato a Milano i 150.000 clienti, un numero che colloca la città lombarda al 5° posto nella classifica delle migliori location car2go in Europa per numero di utenti. Lo stesso traguardo di 150.000 clienti è stato raggiunto anche a Roma convincendo la società, a tre anni e mezzo dal lancio del suo servizio nella capitale, a introdurre una flotta totalmente rinnovata composta da 300 smart fortwo e 300 smart forfour di ultima generazione. Anche a Milano il gruppo ha incrementato la flotta, composta in totale da 800 veicoli, di cui 400 smart fortwo e 400 smart forfour.

Gli spazi di crescita restano interessanti. E per coloro che non sono ancora convinti dei benefici derivanti dall'utilizzo del car sharing, car2go ha elencato



ben cinque motivi per cui condividere un'auto con altri ci rende migliori e orgogliosi di noi stessi.

1. Emergenza smog: dalla parte dell'ambiente - L'impiego di veicoli in sharing riduce drasticamente l'utilizzo della auto private, spesso obsolete, che vengono rimpiazzate da modelli più recenti e a basse emissioni di CO2. Con effetti positivi sulla qualità dell'aria e sulle condizioni di vita di tutti i cittadini.
2. Il car sharing libera spazio nelle città - Un'auto privata rimane in media parcheggiata e inutilizzata per circa 23 ore al giorno. I veicoli condivisi vengono, invece, utilizzati per una media di 6/8 viaggi al giorno. Ciò permette di liberare spazio, che può essere utilizzato per altre iniziative.
3. Ad Amsterdam come a casa! - In quanto presente in 26 città di tutto il mondo, car2go contribuisce a far sentire i propri utenti come parte di una grande community internazionale, composta da oltre 2,8 milioni di persone.
4. Risparmiare denaro, tempo ed energie - Con car2go si possono evitare tutti i costi legati alla gestione e alla manutenzione di un'auto di proprietà: dai rifornimenti quotidiani di carburante alle spese di riparazione, dai costi dell'assicurazione, del bollo e delle revisioni alle spese di parcheggio o di ingresso nelle zone a traffico limitato. Tutti questi costi sono, infatti, inclusi nella tariffa di 24 centesimi al minuto per le smart fortwo e di 26 centesimi per le smart forfour.
5. Sharing is caring - In fondo ogni utente dà un suo personale contributo per migliorare la qualità della vita nelle città. Tutti piccoli gesti che messi insieme riescono a fare la differenza.

rario in termini di Iva, imposte locali, diritti di motorizzazione. Considerando solo le vetture a noleggio a lungo termine, nel 2016 questa misura ha prodotto 35.000 immatricolazioni in più, con 170 milioni netti di maggiori entrate per il fisco. Senza contare l'effetto positivo per l'intera filiera automotive, dai costruttori ai noleggiatori, ai concessionari, ai centri di assistenza e manutenzione.

Non sorprende quindi la forte mobilitazione dell'intero settore di fronte alla notizia che il Governo sembra intenzionato a non rinnovare questo tipo di agevolazione per il 2018. Per la prima volta tutte le associazioni dell'automotive hanno fatto fronte comune muovendosi unite, anche in sede parlamentare, nel

chiedere un ripensamento al governo. Al Senato sono stati presentati emendamenti volti a considerare la reiterazione del super ammortamento anche per il 2018 e metà 2019. Bisognerà aspettare la fine dell'anno per capire se saranno accolti.

«Senza il super ammortamento, il 2018 sarà un anno ugualmente positivo per il noleggio, ma con una crescita che invece di essere a doppia cifra, sarà a una cifra sola» osserva Teofilatto, sottolineando però che «a rimetterci maggiormente sarà l'Erario».

Le conseguenze riguardano anche l'ambiente. L'Italia vanta il triste primato di avere il parco auto più vecchio d'Europa, con ben 9,5 milioni di vetture circolanti da Euro 3 in giù, ossia meno sicure e più inquina-

nanti. Agevolare il loro rinnovo non può che giovare a tutti.

C'è poi una questione di competitività. In una fase in cui l'economia si è rimessa in marcia, occorre aiutare le aziende a cavalcare la ripresa agevolandole nel rinnovo di beni strumentali importanti per l'attività come l'auto. Anche considerando che il fisco italiano è da sempre molto severo con il settore automotive che, è bene ricordare, rappresenta l'11 per cento del Pil italiano e garantisce occupazione per oltre 1,2 milioni di addetti (diretti e indiretti). L'auto aziendale resta infatti la più tartassata in Europa con una detrazione dell'Iva (inspiegabilmente) ferma al 40 per cento mentre in Germania, Inghilterra e Spagna si detrae il 100 per cento. ■