



# Flotte & finanza

## SOMMARIO

giugno **2024** - numero **71** anno 18

- 10** Contro i furti d'auto telematica e bloccasterzo
- 16** Rapporto Aniasa, il noleggio traina le immatricolazioni
- 18** Carvoilà, mobilità aziendale 2.0
- 20** #FORUMAutomotive mette al bando le ideologie
- 22** Leasys, la fusione le ha fatto bene
- 24** Fleet manager ottimisti: lo dice il Barometro
- 26** SIPLI FLEET tra le 100 eccellenze italiane
- 28** Ami e My Ami Cargo per la micromobilità in sharing
- 29** A Monza il nuovo Arval Store. Per privati e non solo
- 30** Al Centro Aci Sara la sicurezza si impara
- 32** Mazda CX-60 alla prova consumi
- 38** Scenic E-Tech Electric, una di famiglia
- 40** Cinque cose da sapere su Kia EV9
- 41** Captur, Renault dice addio al plug-in
- 42** Volvo EX30, piccolo è bello. E amico dell'ambiente
- 44** Con Mercedes-Benz Sprinter e Vito si viaggia in first

### RUBRICHE

- 6** Il Pensatore
- 8** Quote Rosa
- 46** VIP alla guida

### SEGUICI SU

[www.flottefinanzaweb.it](http://www.flottefinanzaweb.it)  
<https://www.facebook.com/rivistaflottefinanza>

**Flotte & finanza**

**Scegliere, Gestire, Ottimizzare**

**Direttore responsabile**  
Lucia Edvige Saronni

**Direttore editoriale**  
Giuseppe Guzzardi  
gguzzardi@fiaccola.it  
flottefinanza@fiaccola.it

**Coordinamento editoriale**  
Roberta Carati - rcarati@fiaccola.it

**Redazione**  
Tiziana Altieri - taltieri@fiaccola.it  
Matthieu Colombo - mcolombo@fiaccola.it  
Gianluca Ventura - gventura@fiaccola.it

**Foto**  
Archivio Vie&Trasporti, Archivio delle Case, John Next

#### Collaboratori

Mauro Armelloni, Giuseppe Cordasco, Giacinta Moraschi, Giorgia Rocca, Monica Schiller, Mauro Serena, Enzo Rizzo, Edvige Viazzoli

#### Amministrazione

Margherita Russo - amministrazione@fiaccola.it  
Marzia Salandini - msalandini@fiaccola.it

#### Abbonamenti

Mariana Serci, Patrizia Zanetti - abbonamenti@fiaccola.it

#### Marketing e pubblicità (responsabile estero)

Sabrina Levada - slevada@fiaccola.it

#### Traffico e pubblicità

Giovanna Thorausch - gthorausch@fiaccola.it

#### Direzione, amministrazione, pubblicità

Casa Editrice La Fiaccola s.r.l.  
20123 Milano - Via Conca del Naviglio, 37  
Tel. 02/89421350 Fax 02/89421484  
casaeditricelafiaccola@legalmail.it  
www.fiaccola.com

#### Agenti

Friuli Venezia Giulia - Trentino Alto Adige - Veneto  
Emilia Romagna (Parma e Piacenza escluse) Giorgio Casotto  
Tel. 0425/34045 - Cell. 348 5121572  
info@oitoadv.it

Trimestrale - LO-NO/00516/02.2021CONV

Reg. Tribunale di Milano n. 786  
del 22/12/2006 - ROC 32150

Prezzi di vendita	Italia	Estero
Copia singola	€ 15,00	€ 30,00
Abbonamento annuo	€ 60,00	€ 150,00

#### Grafica

Michela Chindamo - La Spezia

#### Tipografia

Ingraph  
Via Bologna 106 - 20831 Seregno (MB)

La responsabilità di quanto espresso negli articoli firmati rimane esclusivamente agli Autori. È vietata e perseguibile per legge la riproduzione totale o parziale di testi, articoli, pubblicità ed immagini pubblicate su questa rivista sia in forma scritta che su supporti magnetici, digitali, ecc.  
Foro competente Milano

Il suo nominativo è inserito nella nostra mailing list esclusivamente per l'invio delle nostre comunicazioni e non sarà ceduto ad altri, in virtù del nuovo regolamento UE sulla Privacy N.2016/679. Qualora non desideri ricevere in futuro altre informazioni, può far richiesta alla Casa Editrice la fiaccola srl scrivendo a: info@fiaccola.it

ISSN 2039 - 571X



Questo periodico è associato all'Unione stampa periodica italiana. Numero di iscrizione 15132

EVENTI

23° RAPPORTO ANIASA

# NOLEGGIO A TAVOLETTA

Con il 30 per cento di immatricolazioni nel 2023 il noleggio si conferma motore dell'intero comparto automotive. Trainante e sempre più verde

di Roberta Carati

“In un mercato dell'auto ancora lontano dai livelli pre-pandemia il settore del noleggio continua a crescere». Terzo anno alla guida di Aniasa e il presidente Alberto Viano archivia un 2023 dove il noleggio rappresenta il 30 per cento delle immatricolazioni, valore ulteriormente in crescita nel primo trimestre 2024.

La presentazione del 23esimo Rapporto dell'associazione sullo stato di salute di un comparto che vale 14

miliardi di euro e conta 1 milione e 300mila tra auto e veicoli commerciali, è l'occasione per entrare nelle pieghe dei singoli segmenti - lungo termine, breve termine, car sharing - oltre che per fare il punto sulle politiche fiscali ancora molto penalizzanti rispetto al resto d'Europa.

«Per riequilibrare finalmente la fiscalità sull'auto aziendale», ha detto Viano, «va colta l'opportunità offerta dalla Legge sulla Delega Fiscale e dalla prossima Legge di Bilancio: in Italia, su un'auto del costo di 30.000 euro le aziende possono 'scaricare' 3.615 euro contro, per esempio, i 25.210 euro della Germania. Un graduale riequilibrio, almeno sulle nuove vetture elettriche per le quali le risorse necessarie nel triennio sono di 343 milioni, un niente, porterebbe a un significativo aumento di auto 'alla spina' nel parco circolante. Oltretutto con un ritorno sull'investimento per l'Erario del 50 per cento e con evidenti vantaggi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di maggiore sicurezza sulle nostre strade».

A proposito di veicoli *green*, va detto che il 33 per cento delle nuove vetture elettriche e il 53 di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio.

## Stanno (quasi) tutti bene

È del lungo termine la migliore *performance* 2023: il fatturato è aumentato del 12,9 per cento sul 2022 superando

### IL LUNGO TERMINE NEL PRIMO TRIMESTRE 2024

	I TRIMESTRE 2024	I TRIMESTRE 2023	VAR. %
Fatturato (miliardi €)	1,9	1,7	14,6
Flotta circolante	1.183.400	1.093.000	8,3
Immatricolazioni	95.200	111.746	-14,8

### IL BREVE TERMINE NEL PRIMO TRIMESTRE 2024

	I TRIMESTRE 2024	I TRIMESTRE 2023	VAR. %
Fatturato €	242,8	227	7
Giorni di noleggio	7.625.000	7.141.000	6,8
Numero di noleggi	881.500	838.500	5
Flotta media	122.700	118.500	3,5
Immatricolazioni	38.200	19.900	92,4



i 10 miliardi e mezzo (cifra che comprende i 2 miliardi e nove generati dall'attività di rivendita dell'usato, più appetibile anche per l'aumento dei prezzi di listino del nuovo), per una flotta di 1 milione e 217mila veicoli (+8 per cento); le immatricolazioni sono cresciute del 23,6 per cento (438mila contro le 355mila del 2022, di cui 82mila *full hybrid* o *plug-in* o elettriche). Interessante la composizione della platea: 90.000 aziende, 3.000 pubbliche amministrazioni e 161.000 privati (con e senza partita iva). È andato molto bene anche il primo trimestre 2024, con il giro d'affari cresciuto del 14,6 per cento e la flotta dell'8,3; unico parametro negativo, conseguenza del ritardo con cui gli incentivi annunciati sono entrati in vigore, le immatricolazioni, in calo del 14,8 per cento.

Anche il segmento del breve termine continua a godere di buona salute: l'anno scorso il fatturato ha sfiorato il miliardo e mezzo (+7,5 per cento sul 2022), la flotta media è cresciuta del 12,6 per cento a quota 137mila, le immatricolazioni dell'8,2 per un totale di quasi 69mila veicoli; i noleggi sono stati 4,3 milioni (+18,1 per cento) per poco meno di 36 milioni di giornate di noleggio (+14,2). Per un effettivo ritorno ai livelli preCovid, però, manca ancora 1 cliente su 5. Indicatori positivi nel primo trimestre 2024, anche in previsione dell'alta domanda attesa nella stagione estiva e della Pasqua che è caduta nel periodo: +7 per cento il fatturato, +5 il numero di noleggi, +3,5 la flotta e, il dato più eclatante, +92 per cento le immatricolazioni.

Infine il *car sharing*, che dopo la pandemia è tornato a crescere (gli utenti attivi, per esempio, negli ultimi sei mesi si contano in 300mila, in aumento di 4 punti percentuali rispetto al 2022, di 23 sul 2019) ma archivia il 2023 con poco meno di 5 milioni di noleggi: il 10 per cento in meno nel confronto con l'anno scorso, quasi la metà degli oltre 10 milioni del pre-pandemia. Roma e Milano la fanno da padroni con l'80 per cento della flotta complessiva, flotta che nonostante la fine del *chip shortage* e il ritorno dell'offerta di prodotto è rimasta costante con 3.500 vetture.

## Tutto cambia, niente cambia

Ha tratti gattopardeschi l'annuale ricerca di Bain & Company sulla mobilità degli italiani 'Casa e Chiesa nel settore dell'auto'. Perché se è vero che l'immatricolazione di vetture ibride è cresciuta fino a raggiungere al 31 marzo 2024 il 42 per cento (le BEV si fermano al 3), è altrettanto vero che le emissioni di CO<sub>2</sub> sono addirittura in aumento. «Una tendenza», osserva Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile automotive Italia di Bain & Company, «che può essere spiegata sia con le minori rottamazioni delle vetture obsolete - in due anni le radiazioni si sono contratte del 30 per cento, da 1,5 milioni a 1 milione - sia con le preferenze per veicoli a benzina o mild hybrid. Si è passati infatti, in meno di un decennio, dal 56 per cento di diesel al 64 di benzina/ibrido».

Non solo. Anche nelle grandi città il 'piccolo è bello' ha perso appeal, al punto che soltanto una compatta su 50 è full electric (mentre tra le vetture medio-grandi avanza il plug-in hybrid), e in Italia come nel resto d'Europa, in Germania più che altrove, l'immatricolato BEV cresce poco o nulla.

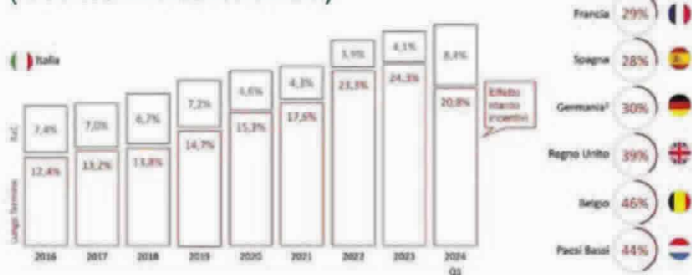
## Il noleggio vince sempre

In un clima di incertezza - dove è calata anche la spinta degli Innovatori (2,5 per cento) e degli Anticipatori (13,5), quindi di consumatori disposti a investire di più per essere all'avanguardia (i primi), interessati all'innovazione quando ne intuiscono gli effettivi vantaggi (i secondi) - vince il canale del noleggio, a lungo e a breve termine, che tocca un nuovo record storico con una penetrazione nel 2023 del 29 per cento sul totale immatricolazioni.

«Le normative sempre più rigorose, specialmente sulle emissioni», conclude Di Loreto, «richiedono un'adeguata preparazione e investimenti da parte delle case automobilistiche europee. È importante tenere conto delle preferenze dei consumatori e adattarsi ai cambiamenti nelle loro abitudini di acquisto per tutelare la competitività nel mercato globale, mantenendo l'attenzione sulla sostenibilità ambientale del settore, ma anche su quella economica».



## Penetrazione del canale noleggio (% su tot. immatricolazioni)



**Il canale noleggio segna un nuovo record storico a quota 29,2 per cento nel primo quadrimestre 2024, un dato che avvicina l'Italia a Francia, Spagna e Germania. Resta ampio il divario rispetto a Regno Unito, Belgio e Paesi Bassi.**

COVER

FURTI E ANTIFURTI

# Prova a prendermi

*La lotta è impari, con i ladri di auto sempre più spavaldi (e impuniti). La telematica è un deterrente efficace, ma funzionano anche i vecchi antifurti*

di Roberta Carati

**G**li addetti ai lavori dicono che una macchina che si guida è una macchina che si ruba. È l'amara constatazione di Ado Gavioli, direttore commerciale di un'azienda (Block Shaft, v. box a pag. 15) che con il suo bloccasterzo in acciaio ad alta resistenza contribuisce ad arginare la piaga dei furti. Arginare, perché debellare appare francamente impossibile.

L'annuale Dossier di LoJack Italia, società del Gruppo CalAmp specializzata nelle soluzioni telematiche per l'automotive e nel recupero dei veicoli rubati, mette a fuoco una realtà preoccupante. A partire dall'impennata del fenomeno: +7 per cento rispetto al 2022 per un totale di 131.679 tra due e quattro ruote. L'incremento ha riguardato nello specifico le vetture (+11 per cento a quota 99.153), molto meno moto e scooter (+2 per cento). Altra nota negativa, soltanto il 44 per cento dei veicoli è stato recuperato e restituito al legittimo proprietario.

Ampliando il periodo di riferimento, dal 2013 a oggi, quindi includendo un 2020 in cui le attività sono state rallentate dalla pandemia, il risultato non cambia: in Italia sono stati rubati 1.550.000 tra auto, Suv, van, mezzi pesanti e motocicli; di questi 609mila, quindi il 39 per cento, sono stati recuperati, mentre di 939.500 si sono perse le tracce. Guardando le sole vetture, in dieci anni le sottrazioni superano il milione e 113mila, poche centinaia di migliaia di unità in meno rispetto alle immatricolazioni di vetture registrate l'anno scorso.

## Un business redditizio

Tolti i topi d'auto che agiscono in solitaria, è evidente come questo crimine sia prerogativa di vere e proprie *holding* di smercio e/o di smontaggio dei veicoli sottratti, in grado di agire con grande tempestività e di instradare i veicoli o le singole componenti disassemblate lungo le direttrici balcaniche dell'Est Europa oppure verso il Nord Africa e perfino in Medio Oriente.

Il Dossier LoJack descrive una filiera che coinvolge i ladri che sottraggono fisicamente l'auto, i proprietari di garage o magazzini in cui l'auto solitamente viene lasciata a 'de-

COVER

cantare' alcune ore/giorni prima di essere smontata o caricata in *container* o veicoli commerciali, i trasportatori e infine i *broker* criminali che presidiano i vari passaggi e governano le operazioni fino alla vendita nel Paese di destinazione. Secondo gli esperti, chi sottrae fisicamente una utilitaria può assicurarsi un guadagno immediato di poco inferiore ai mille euro, che salgono anche fino a cinquemila per vetture di lusso del valore di centomila euro. Il costo del trasporto si aggira intorno ai due-tremila euro se la vettura viene spostata verso l'Est, mentre varia tra i dieci e i quindicimila euro la tariffa per il trasporto del veicolo a bordo di una nave all'interno di un *container*. Risulta invece 'economico' lo spostamento tramite una staffetta di autisti che si danno il cambio alla guida dell'auto rubata fino a destinazione e che intascano tra i 500 e i mille euro.

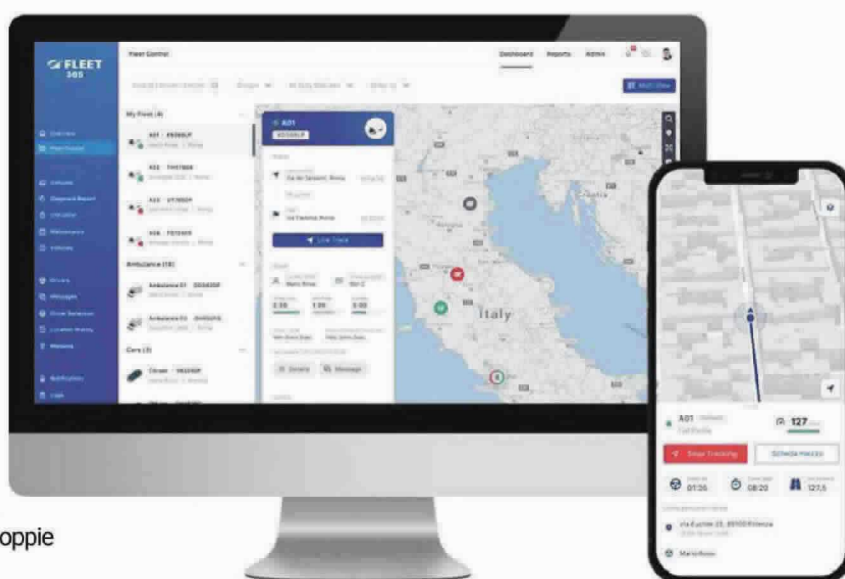
Ha dichiarato il presidente EMEA LoJack Maurizio Iperiti: «I dati relativi al 2023 e ai primi mesi del 2024 certificano e consolidano i segnali registrati negli scorsi anni di recrudescenza del business criminale dei furti di auto. Un fenomeno che in alcune aree del nostro Paese assume contorni allarmanti (otto furti su dieci si concentrano in cinque regioni dove le organizzazioni criminali hanno tradizionalmente radicato le proprie attività, ndr). Solo un intervento rapido ed efficace può ridurre le possibilità che del veicolo si perdano le tracce per sempre. Grazie alla nostra tecnologia e a un *team* di esperti che supporta sul campo le forze dell'ordine nella ricerca, oggi possiamo contare su percentuali di recupero doppie rispetto a quelle del mercato».

Che la telematica giochi un ruolo di primo piano nella lotta contro l'industria del furto è indubbio. Con altri due *top player*, OCTO Group e Verizon Connect Italia, ci siamo focalizzati sulle evoluzioni del settore in ambito flotte.

### La telematica è sicuramente un deterrente contro i furti. Quanto potente?

»»» Tina Martino, Marketing & Communication Director OCTO

La telematica è un deterrente formidabile, con i nostri sistemi tecnologici siamo riusciti a recuperare oltre il 30 per cento dei veicoli rubati. Al di là del recupero del sin-



## Magazzino ricambi

Gomme, finestrini, fari sono tra i 'pezzi di ricambio' più gettonati dai topi d'auto. Con il risultato che il 45 per cento della flotta in car sharing è inutilizzabile

“Non facciamoci illusioni», premette il direttore generale Aniasa Giuseppe Benincasa: “l'antifurto che evita che il veicolo venga sottratto non l'hanno ancora inventato”. Ma anche se quella contro i ladri di auto è una battaglia che si combatte con le armi spuntate, si può provare a rendere la vita difficile a chi “fa un danno enorme più al privato che all'azienda”.

**Direttore, perché nel Rapporto Aniasa 2024 l'analisi dei furti e delle appropriazioni indebite riguarda soltanto il noleggio a breve termine e non il lungo?**

Abbiamo avuto difficoltà nella raccolta dei dati, che dobbiamo dividere tra corporate e retail. Le denunce corporate non

sempre vengono registrate in maniera puntuale e spesso arrivano con molto ritardo. Confido che dall'anno prossimo marcheremo il dato dei furti in maniera puntuale così da dare una estensione completa del fenomeno.

**Possiamo provare a inquadrarlo con i dati oggi disponibili?**

Se il noleggio a breve termine marca valore 100 (e nel 2023 Aniasa ha registrato la sottrazione di 792



www.flottefinanzaweb.it

giugno 2024 - Flotte & finanza - 11

COVER



golo veicolo, abbiamo avuto negli ultimi anni alcune esperienze di successo che hanno consentito di ritrovare un intero *container* di veicoli in fase di 'esportazione'. Tutte queste operazioni sono state effettuate grazie alla collaborazione con le forze dell'ordine e nel caso specifico con la Polizia inglese.

**>>> Alberto Di Mase, Senior Country Marketing Manager Verizon Connect Italia**

Quello dei furti è un tema centrale per i gestori di flotte. Le soluzioni di tracciamento GPS aiutano i *fleet manager* a monitorare quasi in tempo reale la posizione dei veicoli e degli *asset* e la presenza dei conducenti all'interno dei

mezzi. Ciò permette di ridurre il rischio di sottrazioni improprie e aumentare le probabilità di ritrovamento, consentendo all'azienda di risparmiare sull'acquisto di nuovi veicoli e in certi casi sui costi assicurativi. Per gli *asset* poi, è possibile utilizzare il GPS in modalità *geofencing*. In questo modo, il gestore può creare delle recinzioni digitali, che si attivano quando vengono superati dai macchinari. Si attiverà un allarme, in tempo quasi reale, che permetterà di controllare la mappa *live* per vedere che cosa sta succedendo e gestire la situazione.

La telematica, quindi, è un ottimo deterrente contro i furti. L'installazione di una soluzione per il tracciamento

veicoli, di cui 754 auto), per il lungo termine questo valore va moltiplicato per 4. È vero che la quasi totale diffusione degli antifurti satellitari porta a un coefficiente di recupero abbastanza soddisfacente, il problema è in che condizioni vengono ritrovati i veicoli, a volte sono relitti.

Per il car sharing, invece, il dramma sono i danneggiamenti, con il 40-45 per cento della flotta giornaliera che non è utilizzabile a causa di vandalismi che richiedono interventi di manutenzione; quindi non solo il veicolo non è disponibile ma per rimetterlo sulla strada l'operatore si accolla un costo di ripristino che varia secondo l'entità del danno.

Ai ladri fanno gola le gomme (quante macchine trovate sui mattoni!), i finestrini, i fari, i tergicristalli, le autoradio... siamo arrivati anche ai sedili.

Come Aniasa abbiamo rilevato che durante i periodi di difficoltà di approvvigionamento le auto, solitamente auto di grande diffusione, diventano il mercato alternativo dei pezzi di ricambio. Sono magazzini a cielo aperto.

**Anni fa alcune compagnie di rent-a-car minacciavano di ritirarsi dalle regioni del centro sud proprio per l'alto rischio furti...**

C'è stato un intervento teso alla registrazione dei contratti e l'attenzione generale

su questo tema è cresciuta. Si è sviluppata molto la telematica e quindi il controllo da remoto del veicolo. E poi c'è stata e c'è una distribuzione più oculata della flotta: là dove le nostre statistiche ci dicono che certi veicoli sono più appetibili di altri, in quelle zone il servizio di rent-a-car verrà proposto con un altro tipo di veicoli. La possibilità di analizzare i dati consente alle società di noleggiare di avere un just in time esatto.

**Sono entrate in Aniasa diverse società di telematica. Come legge la loro adesione?**

Siamo un bacino di applicazione ma soprattutto di studio e analisi. Il modo per evol-

COVER

della flotta o degli asset come quelle di Verizon Connect consente ai *fleet manager*, in un unico prodotto, di avere tutti i vantaggi legati non solo a evitare il furto del veicolo e il suo utilizzo non autorizzato ma anche alla riduzione delle emissioni e del consumo di carburante e dell'aumento di produttività e sicurezza.

### Avete allo studio soluzioni ad hoc per proteggere i veicoli in flotta dal rischio furti?

>>> **Tina Martino, OCTO**

Abbiamo una soluzione *end to end* che si basa sia su un dispositivo da installare a bordo dell'auto sia su una infrastruttura tecnologica attraverso cui è possibile effettuare le attività di *tracking* e l'orchestrazione del servizio degli enti autorizzati. Tale soluzione, OCTO Stolen Vehicle Tracking (SVT), permette la gestione del furto tramite una richiesta *on demand* fatta dal proprietario del veicolo ma può essere anche attivata in automatico attraverso il dispositivo installato a bordo in caso di rilevazioni di allarme. Sulla base della configurazione del dispositivo è possibile rilevare uno spostamento anomalo e, per esempio, in circostanza di furto accertato, si può attivare dalla sala di sicurezza il blocco di avviamento del motore. Questa soluzione è facilmente configurabile nella piattaforma di gestione delle flotte dai profili professionali autorizzati.

>>> **Alberto Di Mase, Verizon Connect Italia**

Come Verizon Connect ci adoperiamo ogni giorno per migliorare i nostri prodotti e offrirne sempre di nuovi sul mercato anche relativamente al tema dei furti. Al momento puntiamo su una maggiore integrazione delle tecnologie emergenti all'interno

vere più velocemente in questo settore è avere feedback di confronto tra chi utilizza il device e chi lo sviluppa e lo elabora.

Quando sono arrivate sul mercato le prime auto ibride, abbiamo rilevato un fenomeno di furti delle batterie e siamo stati in grado di precisare dove, come, quando. Alcuni operatori hanno cominciato a sviluppare antifurti ad hoc, dedicati alla protezione delle batterie.

### Il satellitare funziona, l'antifurto meccanico anche, che cosa serve per debellare o almeno arginare la piaga dei furti?

Aggiunga il lavoro fantastico delle forze dell'ordine, ci tengo a sottolinearlo, con cui

delle nostre soluzioni, in modo da renderle ancora più efficienti e per rispondere al meglio alle esigenze dei professionisti del settore. Sicuramente l'intelligenza artificiale è la tecnologia che più di ogni altra promette di rivoluzionare l'ambito del *fleet management*, garantendo maggiori prestazioni in termini di sicurezza e produttività.

### Sono a rischio i veicoli ma sono a rischio anche i dati sensibili dei driver. Ormai, più che di sicurezza bisogna parlare di cybersecurity automobilistica...

>>> **Tina Martino, OCTO**

I veicoli sono diventati essenzialmente computer su ruote, dotati di una vasta gamma di sistemi elettronici e di comunicazione che possono essere vulnerabili agli attacchi informatici; ma tutta questa evoluzione ha portato anche a un aumento nell'adozione di misure di sicurezza informatica robuste, come crittografia dei dati, autenticazione multi-fattore, aggiornamenti regolari del software e monitoraggio costante dei sistemi per individuare e rispondere prontamente a eventuali violazioni della sicurezza. Per quanto riguarda la gestione dei dati dei *driver*, tutte le Centrali Operative di OCTO godono dell'autorizzazione Tulpas (Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza) e hanno un canale diretto con il SSN e le FF.OO. Inoltre, abbiamo *partnership* con più di 40 istituti di vigilanza che ci hanno consentito di essere un'azienda qualificata nei confronti delle forze dell'ordine.

>>> **Alberto Di Mase, Verizon Connect Italia**

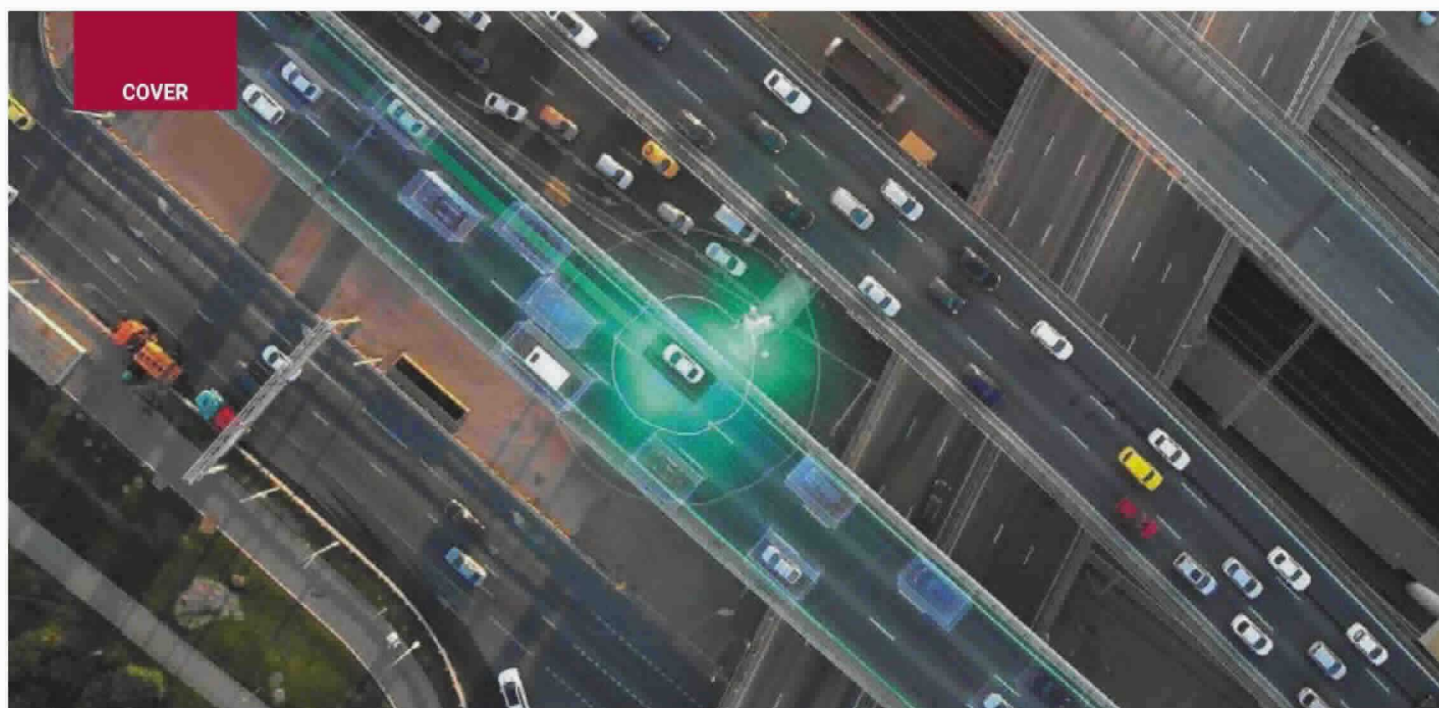
Nonostante le tante opportunità, una flotta connessa com-

#### Furti e appropriazioni indebite nel noleggio a breve termine

	2023	2022	var %
Totale Furti	792	841	-5,8%
- di cui vetture	754	791	-4,7%
- di cui furgoni	38	50	-24%
Veicoli recuperati da furti	431	414	4,1%
Veicoli rubati e non recuperati	361	427	-15,5%
Appropriazioni indebite	389	414	-6%
- di cui appropriazioni indebite vetture	378	384	-1,6%
- di cui appropriazioni indebite furgoni	11	30	-63,3%
Veicoli recuperati da appropriazioni indebite	293	233	25,8%
Veicoli non recuperati da appropriazioni indebite	96	181	-47%
Danno da furti (euro)	6.134.271	6.512.915	-5,8%
Danno dei furti sul fatturato (percentuale)	0,42%	0,48%	-12,4%

c'è una strettissima collaborazione e che su questo fronte sono impegnate in modo continuo e costante. Il problema è il sistema di repressione: rispetto a una massa di provvedimenti considerevole e di danni altrettanto considerevoli, la risposta dal punto di

vista giuridico sanzionatorio è francamente debole. I ladri, se 'beccati', restano a piede libero anche se sono soggetti che reiterano più volte lo stesso reato. E questo frustra l'attività di polizia, carabinieri, guardia di finanza... Manca l'ultimo miglio.



porta una certa vulnerabilità alle minacce provenienti dai sistemi di condivisione e reti *back-office*. Per ovviare a questo problema, i *fleet manager* devono essere maggiormente proattivi valutando periodicamente i rischi, aggiornando i software, formando il personale, stabilendo protocolli di *security* rigorosi e impiegando strumenti avanzati per una gestione sicura. Si tratta di un approccio olistico che aiuta a mitigare le sfide che provengono dal mondo digitale.

#### Le più diffuse, le più rubate

Ancora dal Dossier LoJack, ecco la classifica dei modelli di vetture più rubate, classifica che rispetto allo scorso

anno riserva poche sorprese. Gruppo Stellantis presidia le posizioni di vertice, con Fiat Panda in testa con 12.571 sottrazioni (1 autoveicolo rubato su 10 è una Panda) seguita da 500 (5.889), Punto (4.604), Lancia Ypsilon (4.472), 500 L (2.637) e Alfa Romeo Giulietta (2.075). Le ultime quattro posizioni sono occupate da Smart Fortwo (1.976), Citroën C3 (1.741), Volkswagen Golf (1.465) e Renault Clio (1.365). Ben il 54 per cento dei furti d'auto riguarda questi modelli. L'auto più ritrovata è la Giulietta (65 per cento dei recuperi), seguono 500 L (59 per cento), Panda e 500 (55), Ypsilon (54), Punto (40), Smart Fortwo (37), C3 (36), Golf (35), infine Clio (30 per cento).

#### Assicurarsi o autoassicurarsi quanto protegge?

Nel lungo termine tendenzialmente il valore è assicurabile perché, al di là del tipo di auto, il bene è affidato a quel determinato soggetto che lo guiderà per due, tre, quattro anni. La copertura è accessibile.

Il problema si pone nel breve termine, dove alcuni interrogativi - la macchina chi la guida? Dove? Quanti chilometri fa? - sono destinati a rimanere senza risposta e a far lievitare a un punto tale il costo del servizio assicurativo che ribaltarlo sulle tariffe sarebbe impossibile. Da qui la scelta di autoassicurarsi: il noleggiatore usa un sistema di calcolo attua-

riale con cui si copre cercando di limitare i danni, di parare gli effetti dell'attività criminale, ma non è un vero servizio assicurativo.

C'è anche da dire che i costi delle polizze sono cresciuti, è una dinamica che va verso l'alto e anche in maniera abbastanza consistente. Per due fattori: la sinistrosità che è aumentata e il costo dei ricambi che è schizzato alle stelle. E torniamo al magazzino a cielo aperto...

#### Direbbe che la spina nel fianco dei noleggiatori oggi è il furto?

Da cittadino, e da italiano, direi che è più un problema di costume. La conseguenza economica sicuramente c'è, però l'impatto del

furto di 'enne' vetture su un mondo industriale, impatto che classifichiamo rilevante perché è rilevante nel totale, è molto meno pesante rispetto a quello che subisce la persona a cui viene rubata la sua macchina. Mi irrita, anzi mi indigna questa mancanza di sensibilità verso il singolo. Parliamoci chiaro: con i soldi con cui oggi acquisti una vettura elettrica di fascia media, trent'anni fa compravi quasi un appartamento. Come azienda so che quello dei furti è un rischio di cui devo tenere conto. Come privato, e considerando i costi di un'auto, il sacrificio che faccio a monte è nettamente più alto e il rischio a valle lo è ancora di più.



COVER

Nella categoria Suv/crossover, i più ambiti sono Fiat 500X (1.997 unità sottratte nel 2023 con il 48 per cento dei recuperi), Jeep Renegade (1.653 furti, 47 per cento di recuperi), Peugeot 3008 (778 furti, 36 per cento di ritrovamenti), Jeep Compass (713 furti, 38 per cento di recuperi), Renault Captur (663 furti, 39 per cento di ritrovamenti).

A proposito di ritrovamenti, val la pena soffermarsi (lo fa anche il direttore Aniasa, v. intervista a pag. 11), sulle loro condizioni. Nel cuore della Puglia - che insieme a Campania, Lazio, Sicilia e Lombardia 'vale' l'80 per cento della totalità dei furti compiuti in Italia: 80.559 su 99.153 - i già bassi tassi di recupero si traducono spesso in ritrovamenti di veicoli ridotti a relitti, smantellati in meno di 24 ore per la vendita dei pezzi di ricambio. Va meglio in Basilicata, Valle D'Aosta, Liguria, Friuli-Venezia Giulia, Marche, Molise, Trentino-Alto Adige e Umbria, dove i furti restano al di sotto dei 600 casi l'anno.

### Elettronici o satellitari? Tutti e due

Milano, piena notte, suona una sirena. È probabile che il ladro desisterà dal tentativo di rubare l'auto parcheggiata sul marciapiede sotto casa. Ne è convinto Daniele Gandini, direttore vendite Macnil GT Alarm, secondo cui «l'antifurto elettronico - che prevede il blocco motore, la protezione di porte, cofano e baule oltre che dell'abitacolo, la possibilità di verificare eventuali cause di allarme - resta il sistema più venduto al privato. Almeno 70-80mila solo in Italia». Diverse le necessità del *fleet manager*, che oltre all'antifurto meccanico richiede «il localizzatore satellitare. In questo modo non soltanto può rilevare l'esatta posizione del veicolo ma attivare o disattivare il blocco avviamento tramite *app* o *web*, funzione che si rivela particolarmente utile in caso di furto, perché nel momento in cui riceve la segnalazione che l'auto è stata messa in moto senza chiave potrà inibirne l'avviamento non appena si ferma impendendole di ripartire. Per ovvie ragioni di sicurezza è vietato bloccare l'auto in movimento».

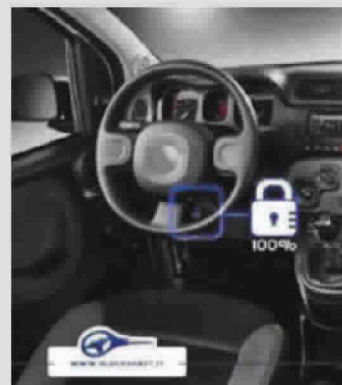
Molto alte le percentuali di recupero. «Nelle prime 48 ore sono anche del 90-95 per cento. Se passano più giorni, invece, il rischio è di trovare il veicolo smembrato».

Da Macnil GT Alarm anche la soluzione detta di doppia sicurezza, che oltre al classico allarme satellitare, il cui segnale può essere però vanificato dall'uso dei *jammer*, prevede l'installazione di prodotti autoalimentati, che si accendono ogni tot ore e in caso di furto del veicolo inviano un *alert* che permetterà alla centrale operativa di localizzarlo. «Abbiamo ritrovato mezzi di cava cantiere dopo una settimana grazie a questo satellitare nascosto, e depositi con più macchine, non solo quelle rubate a noi!».

## UNIVERSALE (MA NON PER TUTTI)

Tanto piccolo quanto efficace. Stiamo parlando di Block Shaft, l'antifurto meccanico sviluppato dall'omonima azienda di Monopoli, in provincia di Bari, disponibile in versione Classic e Automatic. Praticamente invisibile perché integrato nel piantone, il dispositivo blocca la direzionalità della vettura senza modificarne l'estetica né l'originalità delle sue parti.

Siamo entrati nei dettagli con il direttore commerciale di Block Shaft, Ado Gavioli.



### È riduttivo definirlo un bloccasterzo?

Tutte le vetture hanno un bloccasterzo di serie, ma è realizzato in materiale morbido, tipo plastica o alluminio; basta forzare la rotazione del volante, dargli qualche colpo secco perché il bloccasterzo si spezzi e il volante torni libero di girare. Block Shaft ha realizzato un'applicazione - preciso questo termine perché molti confondono l'antifurto meccanico con una manomissione dell'impianto di sterzo - che replica il principio del bloccasterzo di serie ma in modo corazzato. Il dispositivo si compone di un canotto di acciaio antitaglio e antitrapano saldato sulla parte statorica del piantone, e di un lucchetto che scorre al suo interno fino a impegnarsi in un'asola ricavata su una boccola solidale all'albero del piantone stesso. L'antifurto si attiva attraverso una serratura di sicurezza certificata, anche quella un nostro brevetto, impedendo la rotazione del volante. Risultato: l'auto resta immobilizzata dove è stata parcheggiata.

### Che cosa succede in caso di incidente?

Il dispositivo non interagisce con nessun organo di sicurezza, la collassabilità del piantone viene interamente preservata, quindi da questo punto di vista problemi zero. Le assicurazioni, anzi, spesso riconoscono degli sconti sul furto/incendio se c'è installato l'antifurto meccanico proprio perché ne ravvisano la validità.

### Qual è la diffusione del dispositivo?

Un dato aggiornato a qualche anno fa parlava di oltre 1.400.000 mila pezzi venduti, è un prodotto di rotazione, ciò che viene venduto viene automaticamente installato. Con la crisi dell'auto del 2008-2009 il mondo dei concessionari è diventato uno dei nostri canali principali di distribuzione, dealer e rivenditori multimarche ne hanno fatto un motivo di business. La diffusione è maggiore al Sud - siamo sui 4.500 dispositivi al mese tra Puglia, Campania e Sicilia - che non al Centro Nord dove sono più conosciuti l'antifurto satellitare e quello elettronico.

### Se allarghiamo il discorso ai veicoli commerciali?

La protezione del vano di carico degli LCV ha reso Block Shaft azienda di riferimento. Oggi i nostri sistemi sono gli unici certificati da tutti i corrieri a livello nazionale, operiamo quasi in regime di monopolio.

