



Il car sharing funziona, boom di iscritti e di noleggi. Ma in che condizioni conviene davvero?

lunedì, 29 maggio 2017

Grazie al car sharing, due utilizzatori su dieci hanno rinunciato all'auto di proprietà. È questo una tra le tante indicazioni emerse dalla ricerca "Il Car sharing in Italia: soluzione tattica o alternativa strategica?", condotta da Aniasa, l'associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici e dalla società di consulenza strategica Bain & Company. Secondo la ricerca, a fine 2016 il "fenomeno è in grande sviluppo in diverse città italiane", con 1.080.000 tessere di iscrizione (+70 per cento rispetto al 2015), 6.270.000 noleggi (+33 per cento) e una flotta di 6.000 veicoli (+33 per cento).

"Il servizio di car sharing", spiega un comunicato stampa, "è sempre più diffuso in diverse città d'Italia ed è utilizzato come strumento di mobilità, oggi ancora saltuario e sporadico, in alternativa alla vettura di proprietà ma anche – e in misura ancora maggiore – al trasporto pubblico". L'utente tipo è il pendolare maschio, 38 anni in media, e utilizza il car sharing principalmente per motivi di lavoro (nel 55 per cento dei casi è dipendente di azienda), ma è "ancora saltuario" oltre che "poco fidelizzato al singolo operatore o allo specifico modello di auto possiede in media 2,8 tessere dei diversi fornitori, guarda alla disponibilità del servizio prima che al brand, solo nel 6-7 per cento dei casi lo usa più di una volta a settimana". Al momento, spiega la ricerca, l'auto condivisa è "un'opportunità di mobilità aggiuntiva, eventualmente sostitutiva della seconda auto. Il 43% degli utilizzatori non è ancora pronto ad abbandonare la propria vettura e il 32% lo farebbe se solo potesse affidarsi pienamente al car sharing, ma l'11% ha rinunciato a comprare un'auto e il 6% ne ha già venduta una, passando al car sharing". In base ai dati raccolti si stima "che ogni vettura in sharing tolga dalla strada fino a 9 automobili di proprietà; chiaramente si tratta di un valore cumulato su più anni, in quanto ogni anno sono solo i nuovi utenti che rinunciano alla propria auto, e non necessariamente da subito", spiega il comunicato. Ma quando conviene utilizzare il car sharing? Secondo la ricerca i vantaggi economici rispetto all'auto di proprietà ci sono "con percorrenze annue medio/basse: fino a 11.800 km per una vettura grande, 8.300 km per una vettura media e 6.000 km per un'utilitaria". Ma in realtà ci sono altri vantaggi, come "la possibilità di entrare nelle zone a traffico limitato, sostare gratuitamente nelle aree pubbliche a pagamento, evitare un consistente immobilizzo di capitale per l'acquisto del bene". E risparmiare di più è comunque possibile. Oltre la metà degli utilizzatori, il 56 per cento, viaggia in compagnia, abbattendo ulteriormente la spesa.

Rapporto Aniasa 2016: Rac, bene gli LCV, B2B in ripresa

di Marco Castelli | 29 maggio 2017

All'interno delle statistiche relative al **noleggio auto nel 2016**, i risultati del **noleggio a breve termine** sono, come abbiamo visto, **positivi**. Meno scintillanti rispetto a quelli del Nlt, ma comunque decisamente buoni.



Il **Rapporto Aniasa 2016, presentato giovedì scorso a Milano**, dedica un ampio capitolo al Rac. “Complessivamente, in termini di fatturato, abbiamo registrato un +4,9% rispetto al 2015”, spiega **Massimiliano Archiapatti**, vicepresidente di Aniasa, che abbiamo incontrato e intervistato a margine dell’evento.

I NUMERI DEL BREVE TERMINE

Questi, nel dettaglio, sono i **numeri ottenuti dal noleggio a breve termine** lo scorso anno:

- **Fatturato:** 1,2 miliardi di euro
- **Flotta massima:** 161mila veicoli
- **Immatricolazioni:** 100mila veicoli
- **Contratti di noleggio:** 5 milioni/anno
- **Giorni di noleggio:** 32,5 milioni/anno
- **Stazioni di noleggio:** 988

VIDEO: INTERVISTA A MASSIMILIANO ARCHIAPATTI, VICEPRESIDENTE DI ANIASA (A CURA DI MARINA MARZULLI): <https://www.fleetmagazine.com/noleggio-auto-2016-risultati-breve-termine-rapporto-aniasa/>



NOLEGGI

O AUTO 2016: LUCI E OMBRE DEL RAC

“Per quel che concerne la **generazione della domanda**, però, è stato un anno anche complesso – prosegue Archiapatti -, specie se pensiamo al comparto delle cosiddette **‘lunghe tratte’** provenienti dagli Usa e da altri Continenti”. Un aspetto sul quale gli atti terroristici hanno avuto un ruolo decisivo, mentre, al contrario, aspetti positivi sono **“la crescita dei veicoli commerciali e l’incremento della flotta media nel B2B**, anche per merito dell’andamento positivo del Nlt”.

VERSO IL FUTURO

La domanda sorge spontanea: premesso che **il Rac è sempre più hi-tech**, quali saranno i principali trend del futuro ? “L’apporto sempre maggiore della **tecnologia** e l’**auto connessa** – risponde Archiapatti – oltre alla necessità di dotarsi di **un portfolio di brand** (tra premium, mid tier e low cost) che permetta di rispondere in maniera più diversificata alle varie esigenze di noleggio del cliente”.

Rapporto Aniasa 2016: un anno da ricordare per il Nlt. Cresce l'apporto della clientela retail

di Marco Castelli | 29 maggio 2017

All'interno del “noleggior auto 2016“, è stato un anno davvero “d'oro” per il noleggior a lungo termine. Un anno dinamico e per certi versi storico, per un settore in crescita esponenziale.



“Tutti i principali indicatori hanno fatto segnare **numeri da record** per il comparto”. Le parole di **Italo Folonari**, vicepresidente di Aniasa, riassumono al meglio le dimensioni dello sviluppo. Abbiamo incontrato il manager giovedì scorso, in occasione della [presentazione dell'ultimo Rapporto Aniasa](#), andata in scena a Palazzo Clerici (Milano).

I NUMERI DEL NLT

- **Fatturato:** 4,8 miliardi di euro
- **Flotta circolante:** 674mila veicoli
- **Immatricolazioni:** 275mila unità
- **Clienti corporate e PA:** 65mila aziende, 2.700 PA
- **Clienti privati:** 15mila
- **Veicoli usati venduti:** 185mila

VIDEO: INTERVISTA A ITALO FOLONARI, VICEPRESIDENTE DI ANIASA:

<https://www.fleetmagazine.com/noleggiorauto-2016-neri-record-nlt-rapporto-aniasa/>



NOLEGGIO AUTO 2016: UNA CRESCITA STORICA PER IL NLT

“L’aspetto che trovo più interessante è l’**incremento dei contratti di Nlt rispetto al 2015** – spiega Folonari, riferendosi agli **89mila nuovi veicoli (e oltre) totalizzati lo scorso anno** nel confronto con il precedente -: siamo di fronte a una crescita importante, pari a quella che il noleggio aveva avuto **all’inizio di questo secolo**”.

A spingerla, sono soprattutto le pmi e altri due canali dalle grandi potenzialità: il **noleggio ai privati, che abbiamo approfondito nei mesi scorsi**, e i **veicoli commerciali**, questi ultimi favoriti dallo **“sviluppo dell’e-commerce**, che porta al noleggio sempre più frequente degli LCV per il cosiddetto ultimo miglio.

UN FUTURO RICCO DI SFIDE

Ora cosa ci aspetta per il futuro? “Sono sicuramente **ottimista** a medio termine – risponde Folonari – mentre a lungo termine la sfida di tutti i player sarà quella di restare al passo con i cambiamenti della mobilità, che saranno determinati, in particolare, dagli sviluppi dell’**auto elettrica**, della **connettività** e della **guida autonoma**”. In questo senso, ormai, il dado è tratto.

26.05.2017 Flotte Aziendali

Boom del car sharing nelle città italiane



Il servizio di car sharing è sempre più diffuso in diverse città d'Italia ed è utilizzato come strumento di mobilità, oggi ancora saltuario e sporadico, in alternativa alla vettura di proprietà ma anche - e in misura ancora maggiore - al trasporto pubblico. L'utente tipo, maschio, 38 anni, è pendolare e lo utilizza per raggiungere il lavoro; possiede in media 2,8 tessere e se ne serve senza preferenze per particolari operatori o modelli, verificando la disponibilità del veicolo più vicino. Grazie all'auto condivisa, quasi 2 utenti su 10 hanno già rinunciato all'auto di proprietà, che presenta costi di gestione più onerosi rispetto al car sharing per percorrenze annue medio/basse (fino a 8.300 Km/anno, per un'auto di medie dimensioni). Oltre metà degli utilizzatori viaggia in compagnia di una o più persone, abbattendo ulteriormente i costi sostenuti. Ogni auto condivisa toglie dalla strada fino a 9 vetture in proprietà. Per trasformare il car sharing da alternativa tattica a soluzione strategica per la mobilità urbana, le Istituzioni nazionali e locali dovrebbero uniformare la normativa sul settore e rendere omogenee le condizioni di utilizzo nelle città.

Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca "Il Car Sharing in Italia: soluzione tattica o alternativa strategica?", condotta da ANIASA – Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici e dalla società di consulenza strategica Bain & Company e presentata oggi a Milano nel corso dell'Assemblea Pubblica dell'Associazione; lo studio definisce caratteristiche, prospettive e impatto del car sharing sulla mobilità urbana in Italia. I dati registrati a fine 2016 danno conto di un fenomeno in grande sviluppo in diverse città d'Italia: 1.080.000 tessere di iscrizione (+70% vs 2015), 6.270.000 noleggi (+33%) e una flotta di 6.000 veicoli (+33%).

Chi è l'utente medio del car sharing?

Maschio, 38 anni in media, pendolare, utilizza il car sharing principalmente per motivi di lavoro (nel 55% dei casi è dipendente di azienda); vive soprattutto in zone centrali (46%) o semi-centrali (27%), nelle quali utilizza il servizio.

È un utente pragmatico, ancora saltuario, poco fidelizzato al singolo operatore o allo specifico modello di auto: possiede in media 2,8 tessere dei diversi fornitori, guarda alla disponibilità del servizio prima che al brand, solo nel 6%-7% dei casi lo usa più di una volta a settimana.

I servizi di car sharing soddisfano, con orari e modalità differenti, due diversi fabbisogni: lavorativo, dal lunedì al venerdì, con un picco di utilizzo tra le ore 9 e le 12, e personale, in particolare nel weekend, con un picco pomeridiano tra le 16 e le 19.

Car sharing, alternativa all'auto di proprietà... ma anche al TPL (autobus e taxi)

Il 40% del campione intervistato lo utilizza al posto dell'automobile di proprietà, mentre più della metà (55%) dichiara di usarlo in alternativa al Trasporto Pubblico Locale (TPL). Il 52% possiede un'auto ed il 37% ne ha due nel proprio nucleo familiare. Ma, potendo contare pienamente sul car sharing, gli italiani sarebbero realmente disposti a rinunciare all'auto?

Dalle risposte emerge come in realtà l'auto condivisa al momento rappresenti un'opportunità di

mobilità aggiuntiva, eventualmente sostitutiva della seconda auto. Il 43% degli utilizzatori non è ancora pronto ad abbandonare la propria vettura e il 32% lo farebbe se solo potesse affidarsi pienamente al car sharing, ma l'11% ha rinunciato a comprare un'auto e il 6% ne ha già venduta una, passando al car sharing. I dati mostrano quindi che l'auto condivisa sta ormai avendo un impatto concreto sulle abitudini di mobilità degli italiani.

In base a tali dati, considerando il numero delle iscrizioni al servizio e le auto oggi disponibili in car sharing, è possibile stimare che ogni vettura in sharing tolga dalla strada fino a 9 automobili di proprietà; chiaramente si tratta di un valore cumulato su più anni, in quanto ogni anno sono solo i nuovi utenti che rinunciano alla propria auto, e non necessariamente da subito.

Ma quando conviene utilizzare il car sharing, piuttosto che l'auto di proprietà?

Il car sharing mostra concreti vantaggi economici rispetto alla proprietà dell'auto per percorrenze annue medio/basse: fino a 11.800 km per una vettura grande, 8.300 km per una vettura media e 6.000 km per un'utilitaria. Questo, senza considerare gli altri vantaggi garantiti dalla formula (la possibilità di entrare nelle zone a traffico limitato, sostare gratuitamente nelle aree pubbliche a pagamento, evitare un consistente immobilizzo di capitale per l'acquisto del bene) e i risparmi possibili grazie alla condivisione delle spese di viaggio (una scelta già oggi operata dal 56% degli utenti).

Quali sono le caratteristiche più richieste del servizio e delle vetture in sharing?

Dalle risposte emerge un profilo assolutamente pragmatico dell'utilizzatore. In cima alle caratteristiche del servizio giudicate più importanti si trova il prezzo competitivo (indicato dal 63% del campione), la presa/riconsegna ovunque (53%), la facilità d'uso (44%), mentre con riferimento all'auto gli utenti chiedono un abitacolo pulito (48%), sistemi di sicurezza (40%) e dispositivi di bordo (su tutti, navigatore, kit BT/vivavoce) (39%).

L'utente vorrebbe avere certezza dei costi, ovvero conoscere a priori l'importo da spendere per un determinato tragitto (spesso quello casa-lavoro), che con una tariffa al minuto è difficile prevedere in città con elevata congestione. Tra gli altri miglioramenti del servizio che gli utenti vorrebbero: più auto, più parcheggi, diffusione più ampia in periferia e maggiore facilità d'uso anche con le APP.

Nonostante i dati testimonino lo sviluppo costante della formula nelle nostre città, persistono alcune rigidità che rischiano di ingessare un mercato fortemente dinamico, con enormi potenzialità di sviluppo per la mobilità, urbana e non solo.

“Manca innanzitutto una definizione normativa di vehicle sharing, così come una cornice legislativa unica per gli operatori pubblici e privati, i quali oggi si confrontano con regolamentazioni del servizio disomogenee fra una città e l'altra, che creano anche confusione nell'utente finale specialmente quando è in trasferta”, evidenzia Andrea Cardinali – Presidente di ANIASA.

“Come testimonia la ricerca, è necessario un potenziamento delle infrastrutture, prevedendo, tra l'altro, parcheggi dedicati e di scambio intermodale presso stazioni ferroviarie e della metropolitana, centri commerciali, poli universitari e ospedalieri: vere e proprie ‘isole della mobilità’ dove l'utente possa cambiare mezzo di trasporto in modo agevole, e soprattutto garantito”.

“La ricerca dimostra come il Car Sharing sia il frutto di esigenze diverse che trovano nella flessibilità e praticità del servizio una risposta che il trasporto pubblico oggi non riesce a dare. Su queste diverse esigenze gli operatori possono trovare il proprio spazio di manovra ed il proprio posizionamento strategico. Perché il car sharing diventi una vera alternativa è però necessario che esso si integri pienamente nel sistema mobilità, grazie ad una maggiore sinergia tra pubblico e privato”, sottolinea Gianluca Di Loreto, Principal di Bain & Company.



DA ANIASA IL BOOM DEL CAR SHARING IN ITALIA

Alberto Vita 2017-05-30



E' boom del **Car Sharing** in **Italia**, come sottolinea la ricerca "*Il Car Sharing in Italia: soluzione tattica o alternativa strategica?*" realizzata dalla società di consulenza strategica **Bain & Company** condotta in collaborazione con **Aniasa**, l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici, e presentata proprio in occasione dell'Assemblea Pubblica milanese dell'Associazione confindustriale ([leggi qui il nostro report sulla giornata](#)). Associazione che ci ha visto lungo un anno e mezzo fa quando ha accolto quattro degli operatori del settore del tempo (tra cui anche la fallita **Twist**).

Lo studio di Bain & Company testimonia il boom del Car Sharing



“Lo studio sul car sharing è partito con l’obiettivo di capire chi è il cliente di questo servizio e chi ne è il concorrente. Abbiamo intervistati 2000 persone con un focus su 580 utenti del servizio e 150 di non utenti sia sul *free floating* che sul sistema *station based*” spiega **Gianluca Di Loreto**, *principal* di Bain & Company che da questa ricerca sottolinea come ogni auto condivisa può togliere dalla strada “da 5 fino a 9 auto, anche se non molti hanno affermato di aver rinunciato all’autovettura privata, se non alla seconda auto di casa”. Infatti secondo lo studio “il 43% degli interpellati non rinunciarebbe mai all’auto, il 32% lo farebbe ma a certe condizioni, l’11% ha deciso di non acquistarla mentre solo il 6% ha venduto l’auto”, soprattutto in città come Milano, risparmiando così molti soldi, soprattutto se si muove in compagnia: “secondo i nostri dati con il Car Sharing è possibile risparmiare dai 6300 ai 13.300 euro all’anno a seconda dell’auto utilizzata e dei chilometri percorsi”.

Il boom del Car Sharing fa vedere com'è sempre più diffuso in diverse città d'Italia ed è utilizzato come strumento di mobilità, “ma l'utente è saltuario, pragmatico e poco fidelizzare E lo utilizza fa al posto del trasporto pubblico, 55%, e dell'auto privata al 40%” dice Di Loreto, che commenta anche il perché viene utilizzato: “è più flessibile del trasporto pubblico per il 42%, c'è più facilità di parcheggio rispetto all'auto privata per il 37%, ed è più comodo e conveniente del taxi per il 35%”.

“L'utente tipo, maschio, dai 35 ai 40 anni, è pendolare e lo utilizza per raggiungere il posto di lavoro ma non è fedele a una società di Car Sharing, in quanto possiede in media 2,8 tessere e se ne serve senza preferenze verificando la disponibilità del veicolo più vicino, ed è comunque un proprietario di auto” commenta il manager di Bain, che specifica come le percorrenze media siano “soprattutto tra gli 11 e i 20 (a Milano, ndr) e i 21-50 (a Roma, ndr) per due terzi degli interpellati, che utilizzano il Car Sharing soprattutto la mattina e spesso nelle ore di punta, principalmente nei giorni feriali anche se a Milano c'è un maggior uso anche nel fine settimana e la sera”.

Tra i desiderata degli utilizzatori, il prezzo competitivo (indicato dal 63% del campione), la presa/riconsegna ovunque (53%) e la facilità d'uso (44%), mentre rispetto all'auto, “di cui non gli interessa molto il modello” sottolinea Di Loreto, la vogliono pulita innanzitutto (48%), sicura (40%) e ben equipaggiata, su tutti, navigatore, kit BT/vivavoce, (39%). L'utente vorrebbe infine avere certezza dei costi e quindi preferirebbe una tariffazione al chilometro rispetto a quella al minuto. Un boom del Car Sharing che, però, potrebbe essere ostacolato dal fatto che persistono alcune rigidità che rischiano di ingessare questo mercato con un potenziale ancora enorme: “Manca innanzitutto una definizione normativa di *vehicle sharing*, così come una cornice legislativa unica per gli operatori pubblici e privati, i quali oggi si confrontano con regolamentazioni del servizio disomogenee fra una città e l'altra, che creano anche confusione nell'utente finale specialmente quando è in trasferta”, evidenzia **Andrea Cardinali**, presidente Aniasa, che aggiunge: “Come testimonia la ricerca, è necessario un potenziamento delle infrastrutture, prevedendo, tra l'altro, parcheggi dedicati e di scambio intermodale presso stazioni ferroviarie e della metropolitana, centri commerciali, poli universitari e ospedalieri: vere e proprie ‘isole della mobilità’ dove l'utente possa cambiare mezzo di trasporto in modo agevole, e soprattutto garantito”.

“La ricerca dimostra come il Car Sharing sia il frutto di esigenze diverse che trovano nella flessibilità e praticità del servizio una risposta che il trasporto pubblico oggi non riesce a dare. Su queste diverse esigenze gli operatori possono trovare il proprio spazio di manovra ed il proprio posizionamento strategico. Perché diventi una vera alternativa è però necessario che esso si integri pienamente nel sistema mobilità, grazie ad una maggiore sinergia tra pubblico e privato”, chiosa Di Loreto.



Noleggio e car sharing protagonisti della smart mobility

maggio 31, 2017

	2016	2015	Var. %
Fatturato (mln di €)	6.020	5.463	+10,2%
Flotta			
- breve termine (flotta massima)	161.500	144.787	+11,6%
- lungo termine (flotta al 31.12)	674.117	585.285	+15,2%
Immatricolazioni	374.716	317.119	+18,1%
- breve termine	99.839	94.287	+5,9%
- lungo termine	274.877	222.832	+23,4%
- autovetture	324.317	285.657	+13,5%
- veicoli commerciali	49.239	30.310	+62,4%

“L’ininterrotta crescita dei servizi di noleggio veicoli e car sharing conferma l’evoluzione della mobilità italiana dalla proprietà alla formula ‘on demand’.

Nei primi mesi del 2017 quasi 1 auto su 4 è stata immatricolata a noleggio.

Ogni giorno per ragioni di business e turismo 674.000 persone utilizzano i servizi del noleggio a lungo termine, 89.000 quelli del noleggio a breve termine e oltre 17.000 quelli di car sharing.

Un ulteriore contributo al rinnovo del vetusto parco circolante nazionale, con positive ricadute ambientali e di sicurezza della circolazione, potrebbe venire da una configurazione strutturale del superammortamento e da un’estensione dell’iperammortamento ai veicoli a basse emissioni e alle infrastrutture di ricarica elettrica”.

E’ questa la fotografia scattata in questi giorni da ANIASA – l’Associazione Nazionale Industria dell’Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria – nel corso dell’Assemblea Pubblica che ha visto la presentazione della 16° edizione del Rapporto sullo stato di salute del comparto.

Le attività di noleggio veicoli, reduci da un biennio di aumenti a doppia cifra (+18% nel 2014 e +22% nel 2015), hanno registrato anche nel 2016 una forte crescita delle immatricolazioni: quasi 375 mila nuove targhe tra auto e veicoli commerciali. Il giro d’affari del settore ha superato la cifra record di 6 miliardi di euro, in espansione del 10% rispetto al 2015, con una flotta complessiva che ha sfiorato le 800.000 unità, pari a 100.000 veicoli in più sull’anno precedente. Tutto ciò ha portato il settore a incidere come mai prima d’ora sul mercato automotive: lo scorso anno, in Italia, più di un’auto su cinque è stata immatricolata ad uso noleggio.

Questi risultati sono frutto di varie dinamiche convergenti: la crescente domanda di mobilità turistica e di business, il rinnovo e l'ampliamento delle flotte aziendali, la spinta dei veicoli commerciali trainati dal boom dell'e-commerce, la nuova clientela nell'area delle micro-imprese, dei professionisti e dei consumatori privati, cui si è aggiunto il noleggio mid-term (la disponibilità dei veicoli da un mese a un anno) e i benefici effetti determinati dalla misura del superammortamento.

Il trend di crescita sta proseguendo nel 2017, con un incremento delle immatricolazioni nel primo trimestre, che vede salire al 24,5% la quota noleggio sul totale delle auto immatricolate, un aumento del 15,6% del giro d'affari complessivo delle attività di noleggio a lungo e breve termine e una flotta prossima a superare gli 800.000 veicoli.



Boom del car-sharing nelle città italiane

Il servizio di car sharing è sempre più diffuso in diverse città d'Italia ed è utilizzato come strumento di mobilità, oggi ancora saltuario e sporadico, in alternativa alla vettura di proprietà ma anche – e in misura ancora maggiore – al trasporto pubblico. L'utente tipo, maschio, 38 anni, è pendolare e lo utilizza per raggiungere il lavoro; possiede in media 2,8 tessere e se ne serve senza preferenze per particolari operatori o modelli, verificando la disponibilità del veicolo più vicino. Grazie all'auto condivisa, quasi 2 utenti su 10 hanno già rinunciato all'auto di proprietà. Ogni auto condivisa toglie dalla strada fino a 9 vetture in proprietà. Per trasformare il car-sharing da alternativa tattica a soluzione strategica per la mobilità urbana, le Istituzioni nazionali e locali dovrebbero uniformare la normativa sul settore e rendere omogenee le condizioni di utilizzo nelle città.

Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca **“Il Car Sharing in Italia: soluzione tattica o alternativa strategica?”**, condotta da **Aniasa** – Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici e dalla società di consulenza strategica **Bain & Company** e presentata nel corso dell'assemblea pubblica dell'Associazione; lo studio definisce caratteristiche, prospettive e impatto del car sharing sulla mobilità urbana in Italia.

I dati registrati a fine 2016 danno conto di un fenomeno in grande sviluppo in diverse città d'Italia: 1.080.000 tessere di iscrizione (+70% vs 2015), 6.270.000 noleggi (+33%) e una flotta di 6.000 veicoli (+33%).

Chi è l'utente medio del car-sharing?

Maschio, 38 anni in media, pendolare, utilizza il car sharing principalmente per motivi di lavoro (nel 55% dei casi è dipendente di azienda); vive soprattutto in zone centrali (46%) o semi-centrali (27%), nelle quali utilizza il servizio.

E' un utente pragmatico, ancora saltuario, **poco fidelizzato al singolo operatore o allo specifico modello di auto**: possiede in media 2,8 tessere dei diversi fornitori, guarda alla disponibilità del servizio prima che al brand, solo nel 6%-7% dei casi lo usa più di una volta a settimana.

I servizi di car-sharing soddisfano, con orari e modalità differenti, due diversi fabbisogni: lavorativo, dal lunedì al venerdì, con **un picco di utilizzo tra le ore 9 e le 12**, e personale, in particolare nel weekend, con un picco pomeridiano tra le 16 e le 19.

Car-sharing, alternativa all'auto di proprietà... ma anche al TPL (autobus e taxi)

Il 40% del campione intervistato lo utilizza al posto dell'automobile di proprietà, mentre più della metà (55%) dichiara di usarlo in alternativa al Trasporto Pubblico Locale (TPL). Il 52% possiede un'auto ed il 37% ne ha due nel proprio nucleo familiare. Ma, potendo contare pienamente sul car sharing, gli italiani sarebbero realmente disposti a rinunciare all'auto?

Dalle risposte emerge come in realtà l'auto condivisa al momento rappresenti un'opportunità di mobilità aggiuntiva, eventualmente sostitutiva della seconda auto. Il 43% degli utilizzatori non è ancora pronto ad abbandonare la propria vettura e il 32% lo farebbe se solo potesse affidarsi pienamente al car-sharing, ma l'11% ha rinunciato a comprare un'auto e il 6% ne ha già venduta una, passando al car sharing. **I dati mostrano quindi che l'auto condivisa sta ormai avendo un impatto concreto sulle abitudini di mobilità degli italiani.**

In base a tali dati, considerando il numero delle iscrizioni al servizio e le auto oggi disponibili in car sharing, è possibile stimare che **ogni vettura in sharing tolga dalla strada fino a 9 automobili di proprietà**; chiaramente si tratta di un valore cumulato su più anni, in quanto ogni anno sono solo i nuovi utenti che rinunciano alla propria auto, e non necessariamente da subito.

Ma quando conviene utilizzare il car sharing, piuttosto che l'auto di proprietà?

Il car-sharing mostra concreti vantaggi economici rispetto alla proprietà dell'auto per percorrenze annue medio/basse: **fino a 11.800 km per una vettura grande, 8.300 km per una vettura media e 6.000 km per un'utilitaria**. Questo, senza considerare gli altri vantaggi garantiti dalla formula (la possibilità di entrare nelle zone a traffico limitato, sostare gratuitamente nelle aree pubbliche a pagamento, evitare un consistente immobilizzo di capitale per l'acquisto del bene) e **i risparmi possibili** grazie alla condivisione delle spese di viaggio (una scelta già oggi operata dal 56% degli utenti).

Quali sono le caratteristiche più richieste del servizio e delle vetture in sharing?

Dalle risposte emerge un profilo assolutamente pragmatico dell'utilizzatore. In cima alle caratteristiche del servizio giudicate più importanti si trova **il prezzo competitivo** (indicato dal 63% del campione), la presa/riconsegna ovunque (53%), la facilità d'uso (44%), mentre con riferimento all'auto gli utenti **chiedono un abitacolo pulito (48%)**, sistemi di sicurezza (40%) e dispositivi di bordo (su tutti, navigatore, kit BT/vivavoce) (39%).

L'utente vorrebbe avere certezza dei costi, ovvero conoscere a priori l'importo da spendere per un determinato tragitto (spesso quello casa-lavoro), che con una tariffa al minuto è difficile prevedere

in città con elevata congestione. Tra gli altri miglioramenti del servizio che gli utenti vorrebbero: **più auto, più parcheggi, diffusione più ampia in periferia e maggiore facilità d'uso anche con le APP.** Nonostante i dati testimonino lo sviluppo costante della formula nelle nostre città, **persistono alcune rigidità** che rischiano di ingessare un mercato fortemente dinamico, con enormi potenzialità di sviluppo per la mobilità, urbana e non solo.

Cosa manca

*“Manca innanzitutto una **definizione normativa di vehicle sharing, così come una cornice legislativa unica per gli operatori pubblici e privati, i quali oggi si confrontano con regolamentazioni del servizio disomogenee fra una città e l'altra, che creano anche confusione nell'utente finale specialmente quando è in trasferta**”,* evidenzia **Andrea Cardinali** – presidente di Aniasa

*“Come testimonia la ricerca, è necessario **un potenziamento delle infrastrutture, prevedendo, tra l'altro, parcheggi dedicati e di scambio intermodale presso stazioni ferroviarie e della metropolitana, centri commerciali, poli universitari e ospedalieri: vere e proprie 'isole della mobilità' dove l'utente possa cambiare mezzo di trasporto in modo agevole, e soprattutto garantito**”.*

*“La ricerca dimostra come il car-sharing sia il frutto di **esigenze diverse** che trovano nella flessibilità e praticità del servizio una risposta che il trasporto pubblico oggi non riesce a dare. Su queste diverse esigenze gli operatori possono trovare il proprio spazio di manovra ed il proprio posizionamento strategico. Perché il car-sharing diventi una vera alternativa **è però necessario che esso si integri pienamente nel sistema mobilità, grazie ad una maggiore sinergia tra pubblico e privato**”,* sottolinea **Gianluca Di Loreto**, principal di Bain & Company.



Aniasa, cambiano i “sacerdoti” ma non il rito

di Mauro Serena*

Anche quest'anno con l'avvento del mese di maggio, si è tenuta la consueta **assemblea pubblica di Aniasa**, l'associazione dei noleggiatori, ma non solo: una fetta sempre maggiore di mobilità a quattro ruote viene da essa rappresentata.

Cambiano i “sacerdoti” (nuovi il presidente e i suoi vice), ma la cerimonia segue il rito ormai consolidato: una formula che forse, proprio in virtù dei futuri assetti della mobilità aziendale, dovrà essere rinnovata. Vista l'abbondanza di resoconti numerici che i colleghi della stampa non faranno mancare, vorrei utilizzare questo piccolo spazio per evidenziare alcuni aspetti di maggior interesse emersi dalle relazioni.

Il parco veicoli

In Italia continuano a circolare auto e furgoni vecchi: più del 60% del parco totale circolante ha 9 e più anni di anzianità, **complice soprattutto la crisi che non ha permesso un adeguato rinnovo del parco privato e aziendale di proprietà**. Il noleggio, invece, è interamente compreso all'interno della porzione con anzianità inferiore a 6 anni (circa un quarto del circolante totale). Anche se flotta e immatricolazioni del noleggio aumentano sul totale (il 2016, in particolare, è stato un anno record!), **la quota che rappresentano rispetto ai paesi europei più rappresentativi è ancora piuttosto bassa**.

Le alimentazioni “alternative” crescono, ma gli scenari globali prevedono una riduzione costante del diesel (si profetizza addirittura la “morte” del diesel in un futuro non lontano) ed è probabile che le future statistiche non saranno più basate sulla vetustà dei veicoli, ma piuttosto sulla tipologia dei rispettivi motori e sul livello delle emissioni.

Per quanto riguarda le carrozzerie, **i crossover erodono sempre più spazio alle monovolume** nelle preferenze e nelle scelte dei driver.

La mobilità alternativa

Si parla principalmente di **car-sharing**, attraverso una ricerca condotta da Bain & Company, che rileva il fatto che questo strumento di mobilità relativamente nuovo **tende a sostituire più i mezzi pubblici che l'automobile**: solo il 12% di utilizzatori del car sharing, infatti, dichiara di non possedere un'auto. L'utilizzatore medio è soprattutto un **pendolare che si muove per motivi di lavoro** (ben l'85%), tuttavia non viene misurato dalla ricerca l'effetto dell'incentivazione promossa dalle aziende attraverso sistemi di *Corporate Car Sharing*, mediante l'uso delle vetture “pool” aziendali e di servizi disponibili sul mercato. Invece, **diverse aziende stanno adottando servizi per aumentare lo sharing delle loro auto** (sia per uso aziendale che privato), ovvero stanno promuovendo e finanziando l'iscrizione dei propri dipendenti a servizi urbani di car sharing dei principali brand sul mercato: sarebbe interessante approfondire questo fenomeno che tocca direttamente i soci Aniasa che forniscono servizi di car sharing (DriveNow del Gruppo Bmw è l'associata più recente) e i loro clienti aziendali.

Il car-sharing dovrà essere promosso e utilizzato in maniera maggiore, visto che, secondo i dati presentati, **le nostre maggiori città (Roma in testa) risultano molto più congestionate dal traffico automobilistico** (Roma 57% della mobilità urbana, Milano 47%) **rispetto alle grandi capitali europee** come Berlino (31%), Madrid (29%) e Parigi (17%).

**GR Advisory*

I'Automobile

INNOVAZIONE
MOTORI
LIFESTYLE

Italia, il car sharing avanza.

PATRIZIA LICATA • 29/05/2017



Gli italiani non sono ancora arrivati all'automobile come servizio "**on-demand**" anziché **bene di proprietà** ma si sono messi sulla giusta strada abbracciando con convinzione il modello del **car sharing**: nel 2016 abbiamo totalizzato quasi **2,3 milioni di noleggi** (+33% rispetto al 2015) e abbiamo superato quota **1 milione di tessere di iscrizione (+70%)** ai servizi che permettono di condividere l'auto. Lo dice la ricerca "Il Car sharing in Italia: soluzione tattica o alternativa strategica?", condotta da **Aniasa** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici) e dalla società di consulenza strategica **Bain & Company**.

Pragmatici e poco fedeli

Sesso maschile, 38 anni, pendolare: questo l'identikit dell'**utente medio** dei servizi di car sharing in Italia. L'auto condivisa viene usata principalmente per **motivi di lavoro**: nel 55% dei casi l'utente è un **dipendente di azienda** e possiede in media 2,8 tessere, servendosene senza preferenze per particolari operatori o modelli perché non è la **fedeltà al marchio** che conta ma la disponibilità di un veicolo nelle vicinanze. Sono importanti anche il prezzo del servizio (lo dice il 63% del campione), la possibilità di prendere e riconsegnare l'auto ovunque (53%), l'abitacolo pulito (48%) e la presenza di sistemi di sicurezza (40%) e dispositivi di bordo come **navigatore e kit vivavoce** (39%).

Bus in crisi

Il car sharing piace perché è conveniente: permette di **risparmiare sull'utilizzo della macchina di proprietà**. Ma è spesso un valido aiuto quando metro e bus non sono

efficienti. Infatti, il **55% del campione** dichiara di usare il car sharing in alternativa al trasporto pubblico locale, contro un 40% che lo usa al posto della **propria auto**.

A tappe verso l'on-demand

Non che gli italiani si siano convertiti al cento per cento all'automobile come servizio: il **43%** degli utilizzatori chiarisce di **non essere ancora pronto ad abbandonare la propria vettura** affidandosi esclusivamente allo sharing. L'auto condivisa è solo una delle tante opzioni: solo nel 6%-7% dei casi usiamo il car sharing più di una volta a settimana. L'**11% degli utenti** dice però di aver rinunciato a comprare un'auto e il 6% ne ha **venduta** una perché ci sono i servizi di car sharing.

Tariffa flat e più parcheggi

Che cosa manca per convincere più italiani a usare più spesso l'**auto condivisa**? Gli utenti intervistati da Aniasa dicono che vorrebbero essere **più sicuri di quanto costa il tragitto** (spesso quello casa-lavoro): con una tariffa al minuto, la spesa varia perché le città sono trafficate. E chiedono anche più veicoli, **più parcheggi**, diffusione in periferia e maggiore facilità di utilizzo tramite le **app mobili**.

Aiuterebbero anche stazioni di **scambio intermodale** presso stazioni ferroviarie e della metropolitana, università, ospedali o centri commerciali; il car sharing va integrato nel sistema della **mobilità cittadina**, con una collaborazione più efficace tra aziende pubbliche e operatori privati. Anche le norme possono aiutare: oggi variano da **città a città** e le trasferte sono più complicate.

I'Automobile

INNOVAZIONE
MOTORI
LIFESTYLE

Tutti i numeri del noleggio.

LUCA BEVAGNA • 26/05/2017



MILANO - Il comparto del **noleggio a lungo termine** è in buona salute. A dirlo sono i numeri, termometro di un volume d'affari che in Italia continua a crescere: il fatturato del 2016, secondo l'**Aniasa**, l'Associazione nazionale di industria autonoleggio e operatori di mobilità, è arrivato a **4,7 miliardi di euro**, 500 milioni in più rispetto all'anno precedente. Aggiungendo il contributo legato alla rivendita dell'usato e delle attività di preleasing, l'importo arriva a **6,5 miliardi**. Nel complesso la flotta circolante in noleggio a lungo termine nel nostro Paese è di **674.117 a veicoli**, circa 89 mila in più rispetto al 2015.

Privati, terreno inesplorato

Considerando solamente le auto, il dato dell'**Aniasa** si ferma a **520 mila, pari all'1,37% del parco circolante** italiano (37,876 milioni). Il **35%** delle quali sono individuabili nel segmento C delle medie che vale il 35% del totale delle vetture a noleggio lungo termine. Il fenomeno, come sul mercato globale, anche qui si chiamano **crossover e fuoristrada (suv)**, che contano quasi il 25% delle immatricolazioni. Sono 65 mila le aziende che hanno scelto questa formula, alle quali si aggiungono **2.700 clienti della pubblica amministrazione** e 15 mila privati, tipologia quest'ultima, destinata a crescere vista la relativamente bassa offerta da parte delle aziende del settore.

Più benzina e ibride, meno diesel

Rispetto al 2015 l'anno scorso ha visto registrare un'inversione di tendenza per quanto riguarda le alimentazioni: le benzina sono **umentate del 24,7%** rispetto al 15% delle diesel. In tendenza positiva anche le ibride che valgono l'**1,7%** delle immatricolazioni a noleggio a lungo termine 2016 (erano l'**1,3%** nel 2015). Bene anche **gpl (+50,3%)** e metano (+33,9%). In difficoltà invece le elettriche: solo **370 clienti**, il 34,1% in meno dell'anno precedente.

A Fiat e Panda il primato

Il mercato resta saldamente nelle mani del **marchio Fiat** che vale il 22% delle immatricolazioni a noleggio (stessa quota del 2015), con la **Panda** best seller assoluta con quasi **18 mila pezzi** (7,8% del totale). Secondo posto a pari merito per Volkswagen e Ford al 7,4% (i tedeschi sono in calo, gli americani salgono). Leadership nell'alto di gamma per **Audi** (6,8%), seguita da Bmw (6,4%) e Mercedes (5,5%).

Le richieste dell'Aniasa

Le prospettive per il 2017 sono positive anche se non mancano le sollecitazioni richieste da **Andrea Cardinali**, presidente dell'Aniasa: “Bisognerebbe rendere **strutturale il superammortamento**, senza cadere nel falso timore della mancanza di risorse economiche per garantirlo. Lo dimostrano i dati dello scorso anno, quando a fronte di una **agevolazione fiscale** di 48 milioni di euro, le entrate dello Stato ne hanno giovato per 216 milioni di gettito extra”. Per spingere le alimentazioni alternative a basse emissioni, “ci sarebbe poi bisogno di un **iperammortamento** del 250% in grado di generare circoli virtuosi utili all'ambiente”, continua Cardinali. Senza dimenticare che “rimangono da allineare agli altri **Paesi europei**, deducibilità dei costi e detraibilità dell'Iva, oltre a modificare il codice della strada, per garantire anche a **tassisti e ncc**, la possibilità di scegliere veicoli in noleggio a lungo termine”, ha concluso Cardinali.

venerdì, maggio 26, 2017

Car sharing, boom nelle città italiane: 2 utenti su 10 rinunciano alla propria auto

Noleggio e car sharing protagonisti della smart mobility. Ma restano alcune rigidità



GreenReport -L'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici di Confindustria (Aniasa) ha presentato il rapporto "Il Car Sharing in Italia: soluzione tattica o alternativa strategica?" dal quale emerge che «L'ininterrotta crescita dei servizi di noleggio veicoli e car sharing conferma l'evoluzione della mobilità italiana dalla proprietà alla formula "on demand". Nei primi mesi del 2017 quasi 1 auto su 4 è stata immatricolata a noleggio. Ogni giorno per ragioni di business e turismo 674.000 persone utilizzano i servizi del noleggio a lungo termine, 89.000 quelli del noleggio a breve termine e oltre 17.000 quelli di car sharing .

Un ulteriore contributo al rinnovo del vetusto parco circolante nazionale, con positive ricadute ambientali e di sicurezza della circolazione, potrebbe venire da una configurazione strutturale del superammortamento e da un'estensione dell'iperammortamento ai veicoli a basse emissioni e alle infrastrutture di ricarica elettrica».

Aniasa sottolinea che «**Le attività di noleggio veicoli, riduci da un biennio di aumenti a doppia cifra (+18% nel 2014 e +22% nel 2015)**, hanno registrato anche nel 2016 una forte crescita delle immatricolazioni: quasi 375 mila nuove targhe tra auto e veicoli commerciali. Il giro d'affari del settore ha superato la cifra record di 6 miliardi di euro, in espansione del 10% rispetto al 2015, con una flotta complessiva che ha sfiorato le 800.000 unità, pari a 100.000 veicoli in più sull'anno precedente. Tutto ciò ha portato il settore a incidere come mai prima d'ora sul mercato automotive: lo scorso anno, in Italia, più di un'auto su cinque è stata immatricolata ad uso noleggio. **Questi risultati sono frutto di varie dinamiche convergenti:** la crescente domanda di mobilità turistica e di business, il rinnovo e l'ampliamento delle flotte aziendali, la spinta dei veicoli commerciali

trainati dal boom dell'e-commerce, la nuova clientela nell'area delle micro-imprese, dei professionisti e dei consumatori privati, cui si è aggiunto il noleggio mid-term (la disponibilità dei veicoli da un mese a un anno) e i benefici effetti determinati dalla misura del superammortamento».

Un trend di crescita sta proseguendo nel 2017, che ha visto un aumento delle immatricolazioni nel primo trimestre, facendo salire al 24,5% la quota noleggio sul totale delle auto immatricolate, un aumento del 15,6% del giro d'affari complessivo delle attività di noleggio a lungo e breve termine e una flotta vicina a superare gli 800.000 veicoli.



Secondo il presidente **Aniasa Andrea Cardinali**, «L'accelerazione dello sviluppo del settore del noleggio veicoli e del car sharing», «da un lato conferma la centralità delle quattro ruote nel sistema di trasporto nazionale, e dall'altro evidenzia il passaggio graduale da un modello di mobilità individuale fondato sulla proprietà del bene ad uno basato sulla condivisione. Nel 2016 l'utilizzo della leva fiscale con il superammortamento ha dato risultati positivi per la mobilità delle aziende, con benefici netti per l'Erario notevolmente superiori al valore delle agevolazioni. Una conferma strutturale di questa misura, attualmente prevista fino a metà del 2018, e un ampliamento dell'iperammortamento alle motorizzazioni più ecologiche ed alle reti di ricarica elettrica, avvierebbe un circolo virtuoso di rinnovo del parco circolante simile a quello già in corso in altri Paesi Europei, immettendo sulle strade veicoli più sicuri e con minori emissioni».

Quindi, il car sharing è sempre più diffuso in diverse città d'Italia, ma è ancora utilizzato come strumento di mobilità saltuario e sporadico, in alternativa all'auto di proprietà e, ancora di più, al trasporto pubblico.

Il rapporto spiega che «L'utente tipo, maschio, 38 anni, è pendolare e lo utilizza per raggiungere il lavoro; possiede in media 2,8 tessere e se ne serve senza preferenze per particolari operatori o modelli, verificando la disponibilità del veicolo più vicino. Grazie all'auto condivisa, quasi 2 utenti su 10 hanno già rinunciato all'auto di proprietà, che presenta costi di gestione più onerosi rispetto al car sharing per percorrenze annue medio/basse (fino a 8.300 Km/anno, per un'auto di medie dimensioni). Oltre metà degli utilizzatori viaggia in compagnia di una o più persone, abbattendo ulteriormente i costi sostenuti. Ogni auto condivisa toglie dalla strada fino a 9 vetture in proprietà».

Secondo Aniasa, «Per trasformare il car sharing da alternativa tattica a soluzione strategica per la mobilità urbana, le Istituzioni nazionali e locali dovrebbero uniformare la normativa sul settore e rendere omogenee le condizioni di utilizzo nelle città».

Anche se i dati testimoniano lo sviluppo costante del car sharing in città, Per Cardinali «Restano alcune rigidità che rischiano di ingessare un mercato fortemente dinamico, con enormi potenzialità di sviluppo per la mobilità, urbana e non solo. Manca innanzitutto una

definizione normativa di vehicle sharing, così come una cornice legislativa unica per gli operatori pubblici e privati, i quali oggi si confrontano con regolamentazioni del servizio disomogenee fra una città e l'altra, che creano anche confusione nell'utente finale specialmente quando è in trasferta. Come testimonia la ricerca, è necessario un potenziamento delle infrastrutture, prevedendo, tra l'altro, parcheggi dedicati e di scambio intermodale presso stazioni ferroviarie e della metropolitana, centri commerciali, poli universitari e ospedalieri: vere e proprie 'isole della mobilità' dove l'utente possa cambiare mezzo di trasporto in modo agevole, e soprattutto garantito.

Gianluca Di Loreto, principal di Bain & Company, l'agenzia di consulenza che ha redatto il rapporto, conclude: «La ricerca dimostra come il Car Sharing sia il frutto di esigenze diverse che trovano nella flessibilità e praticità del servizio una risposta che il trasporto pubblico oggi non riesce a dare. Su queste diverse esigenze gli operatori possono trovare il proprio spazio di manovra ed il proprio posizionamento strategico. Perché il car sharing diventi una vera alternativa è però necessario che esso si integri pienamente nel sistema mobilità, grazie ad una maggiore sinergia tra pubblico e privato».



Nelle città italiane è boom di car sharing: 6,3 mln di noleggi nel 2016



mobilità sostenibile – Il servizio di car sharing è sempre più diffuso in diverse città d'Italia ed è utilizzato come strumento di mobilità, oggi ancora saltuario e sporadico, in alternativa alla vettura di proprietà ma anche – e in misura ancora maggiore – al trasporto pubblico.

L'utente tipo, maschio, 38 anni, è pendolare e lo utilizza per raggiungere il lavoro, possiede in media 2,8 tessere e se ne serve senza preferenze per particolari operatori o modelli, verificando la disponibilità del veicolo più vicino.

Grazie all'auto condivisa, quasi 2 utenti su 10 hanno già rinunciato all'auto di proprietà, che presenta costi di gestione più onerosi rispetto al car sharing per percorrenze annue medio/basse (fino a 8.300 Km/anno, per un'auto di medie dimensioni). Oltre metà degli utilizzatori viaggia in compagnia di una o più persone, abbattendo ulteriormente i costi sostenuti. Ogni auto condivisa toglie dalla strada fino a 9 vetture in proprietà. Per trasformare il car sharing da alternativa tattica a soluzione strategica per la mobilità urbana, le Istituzioni nazionali e locali dovrebbero uniformare la normativa sul settore e rendere omogenee le condizioni di utilizzo nelle città.

Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca "Il Car Sharing in Italia: soluzione tattica o alternativa strategica?", condotta da ANIASA – Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici e dalla società di consulenza strategica Bain & Company e presentata a Milano nel corso dell'Assemblea Pubblica dell'Associazione.



Lo studio definisce caratteristiche, prospettive e impatto del car sharing sulla mobilità urbana in Italia.

I dati registrati a fine 2016 danno conto di un fenomeno in grande sviluppo in diverse città d'Italia: 1.080.000 tessere di iscrizione (+70% vs 2015), 6.270.000 noleggi (+33%) e una flotta di 6.000 veicoli (+33%).

Car sharing, alternativa all'auto di proprietà... ma anche al TPL

Il 40% del campione intervistato lo utilizza al posto dell'automobile di proprietà, mentre più della metà (55%) dichiara di usarlo in alternativa al Trasporto Pubblico Locale (TPL). Il 52% possiede un'auto ed il 37% ne ha due nel proprio nucleo familiare.



Ma, potendo contare pienamente sul car sharing, gli italiani sarebbero realmente disposti a rinunciare all'auto?

Dalle risposte emerge come in realtà l'auto condivisa al momento rappresenti un'opportunità di mobilità aggiuntiva.

Il 43% degli utilizzatori non è ancora pronto ad abbandonare la propria vettura e il 32% lo farebbe se solo potesse affidarsi pienamente al car sharing, ma l'11% ha rinunciato a comprare un'auto e il 6% ne ha già venduta una, passando al car sharing. I dati mostrano quindi che l'auto condivisa sta ormai avendo un impatto concreto sulle abitudini di mobilità degli italiani.

E' possibile stimare che ogni vettura in sharing tolga dalla strada fino a 9

automobili di proprietà.

Quando conviene utilizzare il car sharing, piuttosto che l'auto di proprietà?

Il car sharing mostra concreti vantaggi economici rispetto alla proprietà dell'auto per percorrenze annue medio/basse: fino a 11.800 km per una vettura grande, 8.300 km per una vettura media e 6.000 km per un'utilitaria. Questo, senza considerare gli altri vantaggi garantiti dalla formula (la possibilità di entrare nelle zone a traffico limitato, sostare gratuitamente nelle aree pubbliche a pagamento, evitare un consistente immobilizzo di capitale per l'acquisto del bene) e i risparmi possibili grazie alla condivisione delle spese di viaggio (una scelta già oggi operata dal 56% degli utenti).

In cima alle caratteristiche del servizio giudicate più importanti si trova il prezzo competitivo (indicato dal 63% del campione), la presa/riconsegna ovunque (53%), la facilità d'uso (44%), mentre con riferimento all'auto gli utenti chiedono un abitacolo pulito (48%), sistemi di sicurezza (40%) e dispositivi di bordo (su tutti, navigatore, kit BT/vivavoce) (39%).

Perché il car sharing diventi una vera alternativa è necessario che si integri nel sistema mobilità

Nonostante i dati testimonino lo sviluppo costante della formula nelle nostre città, persistono alcune rigidità che rischiano di ingessare un mercato fortemente dinamico.



"Manca innanzitutto una definizione normativa di vehicle sharing, così come una cornice legislativa unica per gli operatori pubblici e privati, i quali oggi si confrontano con regolamentazioni del servizio disomogenee fra una città e l'altra, che creano anche confusione nell'utente finale", evidenzia **Andrea Cardinali – presidente di ANIASA**.

"Come testimonia la ricerca, è necessario un potenziamento delle infrastrutture, prevedendo, tra l'altro, parcheggi dedicati e di scambio intermodale presso stazioni ferroviarie e della metropolitana, centri commerciali, poli universitari e ospedalieri: vere e proprie 'isole della mobilità'".

"La ricerca dimostra come il Car Sharing sia il frutto di esigenze diverse che trovano nella flessibilità e praticità del servizio una risposta che il trasporto pubblico oggi non riesce a dare. Perché il car sharing diventi una vera alternativa è però necessario che esso si integri pienamente nel sistema mobilità, grazie ad una maggiore sinergia tra pubblico e privato" sottolinea **Gianluca Di Loreto, Principal di Bain & Company**.

26 maggio 2017

ANIASA / L'onda lunga del car sharing

Venerdì, 26 Maggio 2017



Interessanti i risultati dell'innovativo studio "Il Car Sharing in Italia: soluzione tattica o alternativa strategica?", condotto da ANIASA – Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici - e dalla società di consulenza BAIN & Company e presentato nel corso dell'Assemblea Pubblica dell'Associazione. Il servizio di car sharing è sempre più diffuso in diverse città d'Italia ed è utilizzato come strumento di mobilità, oggi ancora saltuario e sporadico, in alternativa alla vettura di proprietà ma anche - e in misura ancora maggiore - al trasporto pubblico. L'utente tipo, maschio, 38 anni, è pendolare e lo utilizza per raggiungere il lavoro; possiede in media 2,8 tessere e se ne serve senza preferenze per particolari operatori o modelli, verificando la disponibilità del veicolo più vicino. Grazie all'auto condivisa, quasi 2 utenti su 10 hanno già rinunciato all'auto di proprietà, che presenta costi di gestione più onerosi rispetto al car sharing per percorrenze annue medio/basse (fino a 8.300 Km/anno, per un'auto di medie dimensioni). Oltre metà degli utilizzatori viaggia in compagnia di una o più persone, abbattendo ulteriormente i costi sostenuti. Ogni auto condivisa toglie dalla strada fino a 9 vetture in proprietà. Come spiega Aniasa, "per trasformare il car sharing da alternativa tattica a soluzione strategica per la mobilità urbana, le istituzioni nazionali e locali dovrebbero uniformare la normativa sul settore e rendere omogenee le condizioni di utilizzo nelle città". Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca "Il Car Sharing in Italia: soluzione tattica o alternativa strategica?". Lo studio definisce caratteristiche, prospettive e impatto del car sharing sulla mobilità urbana in Italia. I dati registrati a fine 2016 danno conto di un fenomeno in grande sviluppo in diverse città d'Italia: 1.080.000 tessere di iscrizione (+70% sul 2015), 6.270.000 noleggi (+33%) e una flotta di 6.000 veicoli (+33%).



Car sharing: quasi 6,3 milioni di noleggi nel 2016

lunedì, 29 maggio 2017

Il servizio di car sharing è sempre più diffuso in diverse città d'Italia ed è utilizzato come strumento di mobilità, oggi ancora saltuario e sporadico, in alternativa alla vettura di proprietà ma anche – e in misura ancora maggiore – al trasporto pubblico.

L'utente tipo, maschio, 38 anni, è pendolare e lo utilizza per raggiungere il lavoro; possiede in media 2,8 tessere e se ne serve senza preferenze per particolari operatori o modelli, verificando la disponibilità del veicolo più vicino.

Grazie all'auto condivisa, quasi 2 utenti su 10 hanno già rinunciato all'auto di proprietà, che presenta costi di gestione più onerosi rispetto al car sharing per percorrenze annue medio/basse (fino a 8.300 Km/anno, per un'auto di medie dimensioni).

Oltre metà degli utilizzatori viaggia in compagnia di una o più persone, abbattendo ulteriormente i costi sostenuti.

Ogni auto condivisa toglie dalla strada fino a 9 vetture in proprietà.

Per trasformare il car sharing da alternativa tattica a soluzione strategica per la mobilità urbana, le Istituzioni nazionali e locali dovrebbero uniformare la normativa sul settore e rendere omogenee le condizioni di utilizzo nelle città.

Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca "Il Car Sharing in Italia: soluzione tattica o alternativa strategica?", condotta da ANIASA – Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici e dalla società di consulenza strategica Bain & Company e presentata nei giorni scorsi a Milano.

Lo studio definisce caratteristiche, prospettive e impatto del car sharing sulla mobilità urbana in Italia e i dati registrati a fine 2016 danno conto di un fenomeno in grande sviluppo in diverse città d'Italia: 1.080.000 tessere di iscrizione (+70% vs 2015), 6.270.000 noleggi (+33%) e una flotta di 6.000 veicoli (+33%).

Chi è l'utente medio del car sharing?

Maschio, 38 anni in media, pendolare, utilizza il car sharing principalmente per motivi di lavoro (nel 55% dei casi è dipendente di azienda); vive soprattutto in zone centrali (46%) o semi-centrali (27%), nelle quali utilizza il servizio.

È un utente pragmatico, ancora saltuario, poco fidelizzato al singolo operatore o allo specifico modello di auto: possiede in media 2,8 tessere dei diversi fornitori, guarda alla disponibilità del servizio prima che al brand, solo nel 6%-7% dei casi lo usa più di una volta a settimana.

I servizi di car sharing soddisfano, con orari e modalità differenti, due diversi fabbisogni: lavorativo, dal lunedì al venerdì, con un picco di utilizzo tra le ore 9 e le 12, e personale, in particolare nel weekend, con un picco pomeridiano tra le 16 e le 19.

Il 40% del campione intervistato lo utilizza al posto dell'automobile di proprietà, mentre più della metà (55%) dichiara di usarlo in alternativa al Trasporto Pubblico Locale (TPL). Il 52% possiede un'auto ed il 37% ne ha due nel proprio nucleo familiare. Ma, potendo contare pienamente sul car

sharing, gli italiani sarebbero realmente disposti a rinunciare all'auto?

Dalle risposte emerge come in realtà l'auto condivisa al momento rappresenti un'opportunità di mobilità aggiuntiva, eventualmente sostitutiva della seconda auto. Il 43% degli utilizzatori non è ancora pronto ad abbandonare la propria vettura e il 32% lo farebbe se solo potesse affidarsi pienamente al car sharing, ma l'11% ha rinunciato a comprare un'auto e il 6% ne ha già venduta una, passando al car sharing. I dati mostrano quindi che l'auto condivisa sta ormai avendo un impatto concreto sulle abitudini di mobilità degli italiani.

In base a tali dati, considerando il numero delle iscrizioni al servizio e le auto oggi disponibili in car sharing, è possibile stimare che ogni vettura in sharing tolga dalla strada fino a 9 automobili di proprietà; chiaramente si tratta di un valore cumulato su più anni, in quanto ogni anno sono solo i nuovi utenti che rinunciano alla propria auto, e non necessariamente da subito.

Il car sharing mostra concreti vantaggi economici rispetto alla proprietà dell'auto per percorrenze annue medio/basse: fino a 11.800 km per una vettura grande, 8.300 km per una vettura media e 6.000 km per un'utilitaria. Questo, senza considerare gli altri vantaggi garantiti dalla formula (la possibilità di entrare nelle zone a traffico limitato, sostare gratuitamente nelle aree pubbliche a pagamento, evitare un consistente immobilizzo di capitale per l'acquisto del bene) e i risparmi possibili grazie alla condivisione delle spese di viaggio (una scelta già oggi operata dal 56% degli utenti).

Dalle risposte emerge un profilo assolutamente pragmatico dell'utilizzatore del car sharing. In cima alle caratteristiche del servizio giudicate più importanti si trova il prezzo competitivo (indicato dal 63% del campione), la presa/riconsegna ovunque (53%), la facilità d'uso (44%), mentre con riferimento all'auto gli utenti chiedono un abitacolo pulito (48%), sistemi di sicurezza (40%) e dispositivi di bordo (su tutti, navigatore, kit BT/vivavoce) (39%).

L'utente vorrebbe avere certezza dei costi, ovvero conoscere a priori l'importo da spendere per un determinato tragitto (spesso quello casa-lavoro), che con una tariffa al minuto è difficile prevedere in città con elevata congestione. Tra gli altri miglioramenti del servizio che gli utenti vorrebbero: più auto, più parcheggi, diffusione più ampia in periferia e maggiore facilità d'uso anche con le APP.

Nonostante i dati testimonino lo sviluppo costante della formula nelle nostre città, persistono alcune rigidità, a livello infrastrutturale e normativo, che rischiano di ingessare un mercato fortemente dinamico, con enormi potenzialità di sviluppo per la mobilità, urbana e non solo.

A COSA SERVE COMPRARE L'AUTO SE C'E' IL CAR SHARING?



**IN ITALIA BOOM DI NOLEGGI: NEL 2016 GLI ISCRITTI AL SERVIZIO HANNO SUPERATO IL MILIONE
- LE SEIMILA VETTURE SONO STATE UTILIZZATE 6,2 MILIONI DI VOLTE - ROMA E MILANO AL TOP**

29/05/2017

L'auto condivisa piace sempre di più agli italiani: gli iscritti alle società di car sharing nel 2016 per la prima volta hanno superato il milione di persone, per la precisione 1.080.000 tesserati pari a un +70% sul 2015, mentre le 6.000 vetture proposte dai vari operatori sono state noleggiate per complessive 6,27 milioni di volte. I dati, che evidenziano il successo di questa formula, sono stati diffusi oggi da ANIASA (l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria) nel corso dell'assemblea pubblica tenutasi a Milano.

In particolare, Milano e Roma si confermano le città italiane leader nello Stivale, con un peso dell'80% sul business complessivo del car sharing. Torino e Firenze invece rivelano una crescita importante di questo servizio, che nel 2016 ha visto crescere a livello nazionale sia le dimensioni delle flotte sia i numeri di noleggi del 33%.

Interessante è il profilo dell'utente medio di car sharing che emerge da una ricerca effettuata dalla stessa ANIASA, in collaborazione con la società di consulenza strategica Bain & Company. Secondo i dati, emersi da interviste effettuate tramite Internet su un campione di 2.000 persone, il profilo tipo di chi guida veicoli condivisi è quello di un uomo, 38 anni di età, pendolare, vive in zone centrali (46%) o semi-centrali (27%) della città nella quale utilizza il servizio.

Prende di media l'auto una volta la settimana (solo nel 6%-7% dei casi con maggiore frequenza), e la utilizza per motivi legati all'attività lavorativa. Il

pericolo di rimanere senz'auto per indisponibilità dei mezzi viene parzialmente aggirato con l'associazione a più operatori, in media 2,8. Dal rapporto risulta come in base alle necessità degli utenti varino giorni e orari di maggior richiesta dei mezzi: "lavorativo, dal lunedì al venerdì, con un picco di utilizzo tra le ore 9 e le 12, e personale, in particolare nel weekend, con un picco pomeridiano tra le 16 e le 19".

Altro dato interessante emerso dalla ricerca è come in base all'età dei soci di car sharing cambi notevolmente la propensione alla frequenza di utilizzo delle vetture condivise: gli intervistati di 44 anni hanno dichiarato di averne guidata una e per una sola volta oltre sei mesi fa, quelli di 41 sempre una ma entro i sei mesi dalla domanda, quelli di 39 anni ne fanno un uso di almeno una volta al mese, i trentottenni scendono a una volta la settimana mentre chi ha 36 anni sfrutta il car sharing con elevata frequenza, sia nei feriali sia nei festivi.