

Le zone blu e la crisi spingono in quota noleggio e car sharing

Luigia dell'Olio

Milano

La ripresa dell'autonoleggio e il decollo del car sharing indicano l'evoluzione in corso nel mercato della mobilità, con il concetto di proprietà che sempre più spesso finisce in secondo piano rispetto alla preferenza per l'utilizzo del mezzo solo quando necessario. Con uno spostamento dei costi dalla componente fissa a quella variabile, in linea con le esigenze imposte dall'attuale congiuntura economica. Ma alla base di questo trend ci sono anche ragioni strutturali: dall'elevata burocrazia alla diffusione di zone a traffico (e parcheggio) limitato nelle grandi città, per molti diventa poco conveniente gestire i veicoli in proprio.

Secondo le rilevazioni di **Aniasa** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici), dopo un 2014 in cui il fatturato del settore del noleggio veicoli a breve e a lungo termine ha superato la soglia dei 5,1 miliardi di euro (con un progresso dello 0,8% rispetto al 2013), arrivando a un parco circolante di 690mila veicoli, nei primi tre mesi del 2015 la crescita si è rafforzata: il fatturato è cresciuto del 5,3% rispetto allo stesso periodo del 2014, la flotta di veicoli a noleggio su strada ha segnato un progresso del 3,5%, mentre le immatricolazioni in più sono state ben 18mila (con una crescita del 22% nel confronto a dodici mesi).

Guardando allo spaccato tra breve e lungo termine, quest'ultimo ha registrato la migliore performance in termini di fatturato, sia in termi-

ni assoluti (1,33 miliardi contro 162 milioni), che relativi (+5,6% rispetto a +2,8%). Quanto alla flotta, invece, il breve termine ha leggermente ridotto le distanze (che resta comunque ragguardevole data la presenza di 75mila veicoli contro i 529mila del lungo termine), grazie a un progresso del 5,2% contro il 3,3%. Infine, sul versante delle immatricolazioni il breve termine è nel pieno di un vero e proprio boom (+55,8% rispetto al primo trimestre 2014 per un totale di 28.100 veicoli nuovi), ma anche per il lungo termine l'orizzonte volge al bello (+4,1% a quota 521600).

Se si guarda a questi dati nel loro insieme, emerge chiara la percezione di un'accelerazione in atto, tanto che ad aprile i veicoli del settore hanno raggiunto il traguardo del 25% di incidenza sull'intero immatricolato. I primi segnali di un cambio di rotta si erano già avuti nel 2014, con il mercato dell'auto tornato positivo dopo sei anni di calo (+4,2%), per quanto ancora molto distante dai picchi pre-crisi e il segmento dell'auto aziendale capace di crescere a velocità doppia (+8,4%) non solo grazie alla domanda di sostituzione, ma anche a un crescente apprezzamento della formula del renting nelle flotte delle imprese. In questo contesto, il fatturato degli operatori del noleggio lo scorso anno ha segnato un progresso dello 0,5%, mentre più decisa è stata la crescita relativa alla flotta circolante (+3,1%) e alle immatricolazioni (+14,6%).

Risultati che l'**Aniasa** accoglie come un deciso cambio di rotta, soprattutto se si considera che sono stati maturati in un contesto costellato da freni

di diversa incidenza: dalla pressione fiscale, che in Italia è sensibilmente superiore alla media europea; la riproposizione dell'assenza di targhe presso gli sportelli della motorizzazione civile, risolta solo di recente, che ha causato il rallentamento delle immatricolazioni e maggiori costi per la mobilità di aziende e privati; non ultimo; il peso della burocrazia, che ha generato nuove disposizioni che rischiano di rendere più complessa la mobilità delle imprese italiane. Gli operatori di settore contestano in particolare l'ultima revisione del Codice della Strada che contiene l'obbligo di intestazione temporanea delle vetture per un periodo superiore a 30 giorni.

«Una misura che non esiste in nessun altro paese del mondo con queste modalità», spiegano dall'associazione, che è finalizzata, almeno sulla carta, a far emergere i reali soggetti che hanno in disponibilità vetture non a loro intestate, contrastando il fenomeno delle intestazioni fittizie e limitando le truffe. «Pur nella piena condivisione degli obiettivi di ordine pubblico, il reale effetto che ne deriva, per un settore che per antonomasia è promotore di correttezza fiscale e in cui tutte le operazioni sono rigorosamente tracciate — spiegano da Aniasa — è la realizzazione di assurde complicazioni (facilmente superabili attraverso flussi informatici) e nuovi balzelli "nascosti" sull'auto per le aziende clienti».



Peso: 72%

Sezione: ANIASA

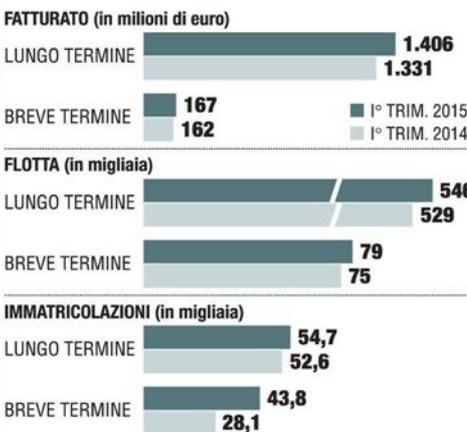
Per la prima volta Aniasa ha fatto anche un monitoraggio del carsharing nella Penisola. In un anno e mezzo dal debutto delle prime offerte (era l'estate del 2013), il fenomeno dell'auto condivisa ha visto 487 mila iscritti al servizio (di cui 267 mila nella sola Milano, la città maggiormente interessata dal fenomeno), 5,28 milioni di noleggi registrati, per una flotta complessiva di 3.300 veicoli. Un altro segnale, per il presidente di Aniasa Fabrizio Ruggiero, di come «sta cambiando la mobilità in Italia, tra noleggio, car sha-

ring, car pooling e la Uber». Nuovi strumenti che sfruttano anche gli spazi lasciati liberi dalle inefficienze del trasporto pubblico. «Il parallelo calo delle vendite di auto ai privati — aggiunge Ruggiero — se da una parte conferma difficoltà di uscita dalla crisi, dall'altra fornisce indicazioni di un progressivo maggior interesse verso una cultura 'pay per use', meno vincolata alla proprietà del bene auto, che ben si coniuga con le nuove tecnologie». E non è dunque un caso se proprio lo sviluppo

hi-tech rappresenta il principale terreno sul quale si stanno sfidando i produttori di auto e i gestori delle flotte aziendali.

LE DIFFICOLTÀ ECONOMICHE FAVORISCONO OFFERTE CON LE QUALI IL COSTO DELL'AUTO SI TRASFORMA DA SPESA FISSA A VARIABILE. NEL PRIMO TRIMESTRE SALITI IN PARTICOLARE I NUMERI LEGATI ALL'AFFITTO A BREVE. LA CONDIVISIONE VETTURE HA GIÀ 487 MILA ISCRITTI

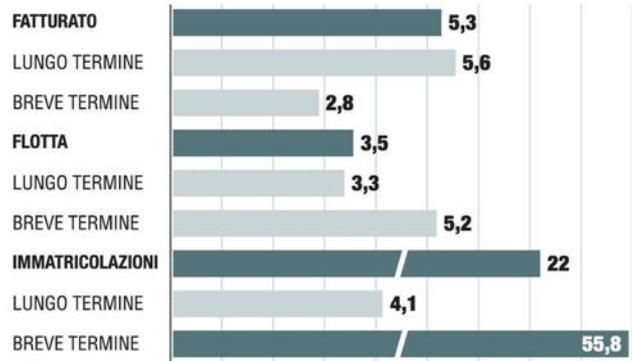
CRESCE IL BUSINESS DEL NOLEGGIO



Aniasa giudica positivi i risultati anche perché colti in un contesto caratterizzato da **pressione fiscale** in Italia superiore alla media europea, **assenza di targhe**, obbligo di **intestazione temporanea** delle vetture per un periodo superiore a 30 giorni

VOLA IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE

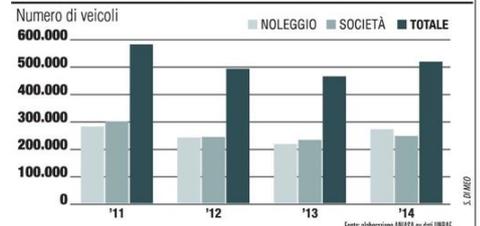
Variazioni % I trimestre 2015 su stesso 2014



Fonte: ANIASA



LE IMMATRICOLAZIONI DI AUTO AZIENDALI IN ITALIA



Peso: 72%

Dalle yellow cabs alle mega flotte sostegno a 100 anni di sviluppo

ANIASA COMPIE MEZZO SECOLO. HA ACCOMPAGNATO L'ASCESA DI UN SETTORE NATO NEL 1912 IN GERMANIA CON LA SIXT, LIEVITATO NEGLI ANNI SUCCESSIVI SOPRATTUTTO NEGLI STATI UNITI, ESPLOSO CON IL BOOM ECONOMICO, CAPACE DI RINNOVARSI E DI AIUTARE LA CRESCITA

Pietro Teofilatto*

Milano

Aniasa, l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici, compie 50 anni ed è stata testimone privilegiata delle dinamiche economiche e sociali riguardanti la movimentazione delle persone, le esigenze dei trasporti e dell'intermodalità che si sono sviluppate nel nostro Paese.

Per la storia il primo esempio di attività imprenditoriale di noleggio veicoli in Europa risale al 1912 con la società tedesca Sixt (con tre auto disponibili), a cui segue nel 1920 in Inghilterra Godfrey Davis. Ma è negli USA che il noleggio parte con grande velocità. John Saunders fonda nel 1916 la Saunders drive-it-yourself con una sola Ford modello T, Walter Jacobs inizia nel 1918 a Chicago ricondizionando veicoli militari dismessi, vendendo nel 1923 a John Hertz, che apre i primi uffici nelle stazioni ferroviarie.

Grazie alla facilità e alla rapidità di utilizzo, da allora il noleggio corre, sulle strade diventano familiari le yellow cabs (così verniciate per distinguerle dalle altre all'epoca tutte di colore nero!), aumentano i cittadini dotati di patente di guida, si aprono nuovi punti di noleggio sul territorio.

Dopo la fine della seconda guerra

mondiale, con l'esportazione dell'*american way of life* e la nascita di grandi aziende come l'Avis (che aprì nel 1946 il primo ufficio di noleggio in un aeroporto), il settore si diffonde in tutto in Europa e nel mondo, con la costruzione delle autostrade e degli aeroporti, con i grandi collegamenti ferroviari e le sempre maggiori necessità di mobilità.

I servizi di auto "a noleggio" appaiono anche in Italia e, usufruendo dei fattori economici e sociali del "boom economico" tra gli anni '50 e '60 (nel 1947 è costituita l'italiana Autoservizi Maggiore, nel 1949 in Francia attraverso il Gruppo Renault apre la Compagnie Internazionale Europcar), si affermano specialmente come settore imprenditoriale "di qualità" nei trasporti per la clientela aziendale e come mezzo di mobilità preferito per il turismo da Stati Uniti e Nord Europa.

E dagli anni '60 e '70, proprio la crescita dei movimenti turistici e dei collegamenti aerei, nonché le esigenze del mondo del lavoro danno impulso al settore, con il consolidamento di nuove opportunità di servizi, come il *fly and drive* e l'utilizzo giornaliero. Attraverso le imprese di breve termine e le richieste delle multinazionali della farmaceutica e dell'elettronica, a fine anni '80 comincia la strada dei servizi di locazione a lungo termine, con l'ingresso diretto delle case auto e del mondo bancario. E' la progressiva affermazione dell'*outsourcing* nel settore delle flotte, formula che si estende a strutture con parchi auto di medie e piccole dimensioni ed i cui vantaggi sono compresi anche dalle PA.

Il modello del noleggio vede quindi rafforzata la propria posizione di promotore di *saving*, contribuendo alla competitività del Sistema Paese,

permettendo alla clientela di utilizzare i benefici economici, finanziari, amministrativi, di efficienza che ne derivano. È da rilevare che i segnali di ripresa economica sono da commisurarsi anche all'andamento delle decine di migliaia di aziende di ogni dimensione, che fondano il loro sviluppo nel recupero di efficienza e competitività, fattori insiti nei servizi del noleggio. Ed oggi anche i privati cominciano ad apprezzare la formula del noleggio a lungo termine.

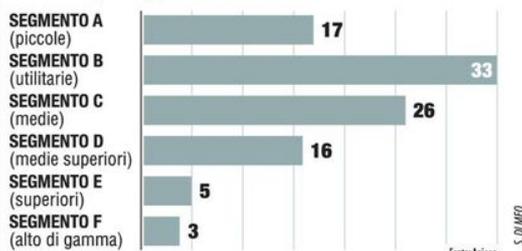
I numeri indicano la vitalità di un comparto produttivo che oggi rappresenta il 20% del mercato automobilistico nazionale. Ogni giorno percorrono le nostre strade 700 mila veicoli a noleggio, utilizzati da 65.000 aziende e 2.700 PA; una flotta per esigenze di business e turismo, con 4,5 milioni di contratti stipulati ogni anno presso 1.600 punti di noleggio, con servizi di manutenzione assicurati con una rete di 30.000 officine.

Con le tecnologie protagoniste del cambiamento, registriamo ora una nuova domanda di mobilità condivisa, in cui semplicità e rapidità di utilizzo saranno gli elementi vincenti. Il futuro sarà: Click, beep and drive. La "rivoluzione" continua. I segnali di trasformazione della mobilità privata ed aziendale si fanno sempre più pressanti, con riflessi sul turismo, i trasporti integrati, l'industria dei servizi, la tutela dell'ambiente. Aniasa c'è e vuole continuare la strada intrapresa 50 anni fa.

* *Direttore noleggio a lungo termine Aniasa*

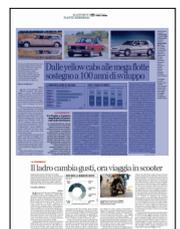
LE IMMATRICOLAZIONI DEL NOLEGGIO

Rent-a-car per segmenti, dati 2014 in %



AUTO, I CANALI DI VENDITA

Dati UE 2014, in %





1

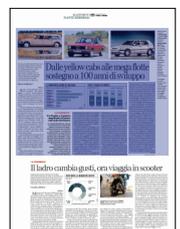


2



3

Nelle foto qui a sinistra la **Citroën Ds** (1) anno 1965; la **Bmw serie 3** (2) anno 1975; la **Volkswagen Golf 3** (3) anno 1991: tre modelli di automobili che hanno segnato, in questi primi 50 anni, la storia del settore attraverso i gusti dei clienti e delle aziende. Il primo esempio di attività imprenditoriale e di noleggio veicoli in Europa risale al 1912 con la società tedesca Sixt (con tre auto disponibili), a cui segue nel 1920 in Inghilterra Godfrey Davis



Peso: 72%

Car sharing, Milano capitale europea e il servizio si espande in provincia

IL CAPOLUOGO LOMBARDO AL TOP CON BERLINO PER DIFFUSIONE CHE È STATA COMUNQUE ESPLOSIVA ANCHE NELLE ALTRE CITTÀ ITALIANE GIÀ RAGGIUNTE. CAR2GO E TWIST FANNO ROTTA ADESSO SUI CENTRI DELL'HINTERLAND. IL RIVALE ENJOY SPERIMENTERÀ DA QUESTA ESTATE LA CONDIVISIONE DEGLI SCOOTER

Stefania Aoi

Milano

Continua a crescere il car sharing in Italia. Soprattutto quello privato, offerto da operatori come Car2Go, Enjoy, Twist. Dall'estate del 2013, quando queste società sono sbarcate a Milano, fino a oggi, c'è stato un deciso cambio di passo. Addirittura il capoluogo lombardo è diventata una delle prime città europee per utilizzo di questo sistema alternativo di mobilità. Tanto che quest'anno, secondo i dati raccolti dall'associazione dei noleggiatori (Aniasa), si contano circa 487mila iscritti al servizio, per un totale di 5,3 milioni di noleggi e ben 3.300 auto a disposizione dei cittadini, buona parte delle quali sono dislocate all'ombra della Madonnina. È qui che si trovano del resto la maggior parte degli amanti dell'auto in condivisione: 267mila persone, oltre la metà del totale. L'altra parte del popolo del car sharing è invece sparpagliato in grandi centri italiani come Roma, Torino, Firenze.

Rispetto a un anno fa si può parlare di raddoppio delle cifre. Secondo la Fondazione sviluppo sostenibile, presieduta da Edo Ronchi, agli inizi del 2014 si contavano appena 220mila iscritti, la metà di quelli registrati quest'anno. In

questo numero erano tra l'altro inclusi anche i fruitori del servizio offerto dai Comuni, che però rappresentavano appena 26mila iscritti sul totale. Da allora la società car2go ha aperto a Roma, Firenze e Torino (dove è arrivata solo lo scorso aprile). E oggi ha raggiunto quasi i 170mila iscritti. Destinati ad aumentare ancora. L'azienda ha già in programma di raggiungere Bologna. «Anche se per ora abbiamo qualche difficoltà visto che l'amministrazione comunale si sta opponendo per tutelare una posizione di monopolio detenuta dal car sharing del gruppo di trasporto pubblico locale», racconta l'amministratore delegato di car2go Gianni Martino.

Le novità in casa car2go sono tante. A settimane, la società che fa capo a Mercedes-Benz, dovrebbe estendere il servizio di auto in condivisione anche in alcuni comuni dell'hinterland milanese. «Il capoluogo lombardo e Berlino sono oggi le due città europee dove il car sharing ha meglio preso piede — assicura l'ad — e con l'arrivo a breve di un nuovo operatore, Milano potrebbe diventare addirittura una delle prime città al mondo per gradimento di questo servizio».

Della "car sharing mania" beneficia anche Enjoy, il servizio di auto in condivisione di Eni. Sbarcato a Milano a fine 2013, si è poi esteso a Roma a metà dello scorso anno, per poi arrivare a Firenze e solo lo scorso aprile a Torino. «Ad oggi la nostra flotta è composta da 1800 Fiat 500 rosse, gli iscritti sono oltre 290mila, mentre i nostri noleggi sono 3 milioni», raccontano da Enjoy. Per essere sempre più appetibile, questo brand intende lanciare a inizio dell'estate il progetto pilota di scooter sharing, che partirà a Mi-

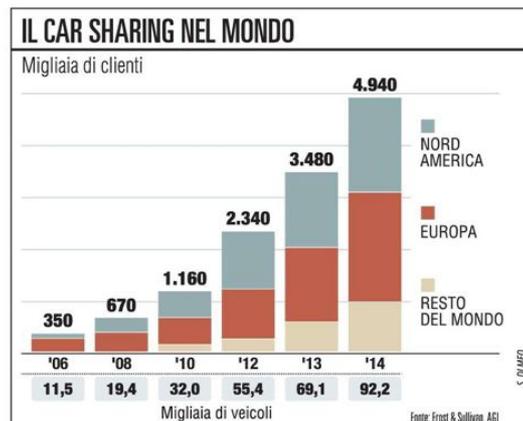
lano, in collaborazione con Piaggio e i suoi 150 scooter MP3. Nuovi progetti anche per Twist che ha annunciato la sperimentazione del servizio nei paesi attorno a Milano.

«Lo sviluppo di nuove forme di mobilità condivisa come car sharing, car pooling e la discussa Uber — commenta il presidente di Aniasa Fabrizio Ruggiero — è la risposta dei cittadini, che lamentano le endemiche difficoltà di una adeguata offerta di trasporto pubblico». Se a questo si aggiunge che l'auto di proprietà rappresenta un costo importante, che sempre meno famiglie nei grandi centri sono disposte a sostenere, è facile comprendere il fenomeno. Risparmiare sui costi di assicurazione, bollo, benzina è diventata una necessità che ha convinto molti connazionali a disfarsi dell'utilitaria. «Lo dicono anche i dati sul calo delle vendite di auto — prosegue Ruggiero — si compra meno perché siamo ancora in una fase complicata di uscita dalla crisi dell'economia, ma stanno anche cambiando le abitudini degli italiani e c'è un progressivo maggior interesse verso il pay per use, e quindi a vincolarsi meno alla proprietà del bene, approfittando dei vantaggi offerti dalle nuove tecnologie».

Queste ultime rappresentano un forte fattore di attrazione. Rendono facile prenotare l'auto: è sufficiente iscriversi e scaricare un'app. Il veicolo così si può noleggiare persino col telefonino, utilizzabile persino per aprire la portiera. E la comodità non finisce qui: l'utilitaria, una volta utilizzata, può essere lasciare anche sotto casa.



I clienti del car sharing sono in costante crescita dal 2006 in tutto il mondo, ma in particolare in Europa e Nord America



Giovani, l'auto di proprietà perde appeal "Era simbolo di libertà, ora è l'inverso"

LO RIVELA "L'EVOLUZIONE DELLA MOBILITÀ DEGLI ITALIANI", STUDIO DI ANIASA E CENSIS. IL NOLEGGIO PUNTA COSÌ SU UNA MOBILITÀ 2.0 CHE PREVEDE L'IMPIEGO DEL VEICOLO PER IL TEMPO UTILE INSIEME AD ACCESSO A ZONE BLU E PARCHEGGI. "LE ISTITUZIONI FACILITINO"

Vito de Ceglia

Milano

L'auto rimarrà centrale negli spostamenti degli italiani nei prossimi 15 anni ma perderà progressivamente, soprattutto per le nuove generazioni, il suo appeal di bene simbolo: si potrà scegliere di usarla senza possederla e di condividere con altri il suo utilizzo oppure di usare il trasporto pubblico quando si dimostrerà efficace. Lo sostiene il rapporto "L'evoluzione della mobilità degli italiani", realizzato da Censis e Aniasa, l'associazione dell'autonoleggio, in occasione dei suoi 50 anni di vita. Oltre la contrazione del mercato, sono diversi i dati che confermano la tesi: nel 2014 ben il 37,4% delle auto erano intestate a persone giuridiche e solo il 62,6% a privati e negli ultimi dieci anni la quota di mercato dei giovani tra 18 e 29 anni è scesa dal 14 all'8%.

Da qui anche la fortuna nelle grandi città dei sistemi di car sharing perché, spiega lo studio, si è rotto il legame tra possesso di un bene e suo utilizzo. «Se all'epoca del boom economico avere un'auto era sinonimo di libertà — spiega il vicepresidente Aniasa, Andrea Cardinali — ora il problema è invece di liberarsi dalla macchina. E non solo per i costi troppo alti di mantenimento di una vettura di

proprietà ma anche per le difficoltà legate al traffico e al parcheggio. Difficoltà che in Italia sono più sentite che altrove, considerato che nel nostro Paese oggi ci sono 630 vetture per ogni 1.000 abitanti contro una media di 500 in Europa. Livello che sale fino a 700 vetture nei centri urbani più grandi. Ma ci sono le condizioni per liberarsi da queste situazioni».

Il settore del noleggio veicoli è per sua natura parte integrante della sharing economy. Non a caso, il comparto sta procedendo verso un'offerta unica di mobilità 2.0 che prevede oltre all'utilizzo del veicolo per il tempo utile, da 15 minuti a 5 anni, anche altri strumenti come l'accesso alle aree a traffico limitato e parcheggi. Per accompagnare questo percorso però l'associazione chiede alle istituzioni di facilitare lo spostamento delle persone attraverso la diffusione di sistemi tecnologici adeguati come parcheggi intelligenti, accessi a Ztl telematici e reti 4G con cui le smart car possano dialogare. Oltre allo sviluppo tecnologico servirebbe anche un adeguamento normativo e la semplificazione burocratica.

Ad esempio, fa notare il rapporto, sarebbe opportuno svincolare la mobilità dalla targa del veicolo e agganciarla invece alla persona che si muove (dal "bene mobile registrato" al "soggetto driver registrato"), con riflessi su responsabilità civile, assicurazioni, accessi e parcheggi. «Diciamo che lo studio ha voluto dare una visione del futuro — sottolinea Cardinali — perché un'evoluzione di questo tipo consentirebbe un'offerta di mobilità automobilistica più veloce e fruibile, dove ciascun soggetto si farebbe carico (essendo identificato) di ciò

che usa, per il periodo di impiego».

Di conseguenza, anche l'attuale modello "targa-centrico" di alcuni servizi potrebbe non essere l'unico, affiancato magari da un altro modello centrato sul livello di servizio. «Il faro che illuminerà questi e altri tentativi di sviluppo sarà in generale la domanda dei clienti di accedere in maniera più facile e immediata a forme diverse e integrate di mobilità», puntualizza Cardinali. «Anche sul piano fiscale, l'intero impianto del fringe benefit andrebbe adeguato. Oggi il fringe benefit è "auto-centrico", mentre domani il perimetro potrebbe essere ampliato».

Più specificamente, potrebbe delinearsi un trattamento fiscale non più legato solo a un tetto che considera esclusivamente il valore dell'auto e quindi ipotizzare un benefit riguardante molteplici servizi di mobilità (auto assegnata, auto occasionale, car sharing, altre forme di mobilità). «In questo senso — puntualizza Cardinali — un esempio virtuoso arriva dall'Olanda dove al dipendente di un'azienda viene concesso il cosiddetto "mobility budget", cioè una somma di 6 mila euro circa che la persona può utilizzare come crede per muoversi. In Italia, questa soluzione non è possibile perché ancora oggi non si sa come tassarla».

Dallo studio Aniasa emergono altri dati interessanti sulla mobilità dei prossimi 15 anni. Per esempio, la crescente concentrazione di abitanti nelle grandi aree urbane (+52,3% della popolazione) e l'aumento dei flussi turistici, che saliranno del 42% arrivando a 68 milioni, entro il 2030 porteranno a un deciso aumento dei pendolari che passeranno dai quasi 29 milioni at-

tuali a 30,9 nel 2030. Secondo la ricerca si avrà una flessione di chi si muove per studiare da 9,7 a 9,4 milioni, e un aumento di chi lo fa per lavoro, il cui numero arriverà a 21,5 milioni rispetto ai 19,2 milioni attuali. Buona parte di questi spostamenti sarà coperta dalle automobili, che già oggi sono utilizzate per il 71,3% degli spostamenti per lavoro, arrivando a 18,8 milioni rispetto ai 17,5 attuali.

Più in generale il rapporto evidenzia che, ipotizzando uno scenario di ripresa molto prudentiale, in cui si immagina che al 2030 il Pil italiano tornerà ai valori del 2007, la popolazione mobile si attesterà intorno ai 41,3 milioni con una crescita, rispetto al 2015, del 5,7%. Uno auspicabile scenario di sviluppo più robusto, in grado di replicare i valori medi di crescita economica registrati tra il 2001 e il 2007, determinerà invece una popolazione mobile di circa 42,4 milioni di persone (+8,5% rispetto al 2015). In entrambe le ipotesi di andamento del Pil, nella sostanza, la centralità dell'auto continuerà a sostenere l'attuale sistema della mobilità.

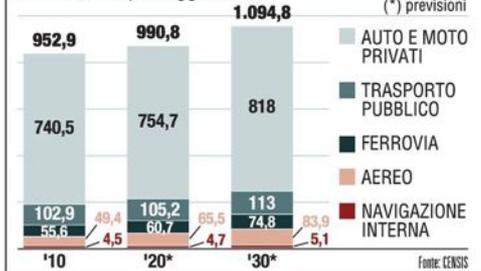


Peso: 56%



LE MODALITÀ DI TRASPORTO IN ITALIA

In miliardi di passeggeri al km



Aniasa chiede alle istituzioni di facilitare la **mobilità 2.0** attraverso la diffusione di **parcheggi intelligenti**, accessi a Ztl telematici, reti 4G con cui le smart car possano dialogare, adeguamento normativo e taglio della burocrazia



Peso: 56%

[IL FENOMENO]

I servizi si allargano, scatto del fleet management

E' IL SEGMENTO CHE NEL 2014 REGISTRA I MIGLIORI PROGRESSI. AUMENTANO RICAVI E MEZZI. AFFIORANO OUTSOURCER DI SECONDO LIVELLO COME CHI GESTISCE LE MULTE

Milano

Nel 2014 il segmento più dinamico dell'autonoleggio non è stato né quello del breve termine né quello del lungo, bensì il fleet management. Questa tipologia di servizi, che prevede tutto ciò che non è noleggio e finanziamento delle auto, è relativamente poco diffusa in Italia ed ha quindi grandi margini di crescita. L'anno scorso il fatturato è aumentato del 18,2%, portando il progresso dell'ultimo biennio al 40%. Il fleet management è così passato dai 45,5 milioni di euro del 2012 ai 64,3 milioni del 2014.

Non è però solo il giro d'affari a mostrare la buona salute di questo settore: anche il numero di veicoli gestiti (+12,6% a 140 mila unità nel 2014) evidenzia una buona dinamica. Sul fronte degli operatori, poi, sta emergendo il trend delle società specializzate nella gestione di alcuni processi amministrativi e operativi che stanno proponendo con successo una rinnovata gamma di servizi sia ad aziende che a noleggiatori e alle stesse società di fleet management, come outsourcer di secondo livello (ne è un esempio la

gestione completa dei processi di notifica delle multe). Nella gestione delle flotte circa due operatori su tre (69%) sono aziende che svolgono esclusivamente questo tipo di attività, mentre il restante terzo (31%) è rappresentato da società di noleggio a lungo termine che offrono anche servizi di gestione flotte.

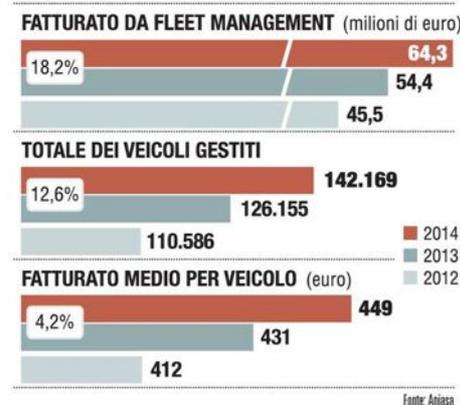
«Secondo recenti studi sulle policy aziendali, in un'ottica di ottimizzazione e aumento della sicurezza grazie all'Information technology, è in costante aumento l'interesse per le soluzioni di telematica di bordo applicate alle flotte aziendali, per monitorare in tempo reale e costantemente i movimenti dei veicoli: sono oggi oltre 65.000 le vetture in noleggio dotate di sistemi elettronici di vario genere — si legge in un report di Aniasa — Nel comparto si fa sempre più strada l'offerta di servizi improntati all'innovazione con obiettivi di maggiore efficienza, flessibilità e personalizzazione della gestione della flotta. Risponde a ciò non solo lo sviluppo della telematica applicata, ma anche la consulenza per il miglioramento dei processi di procurement, la riduzione delle emissioni di Co2 e l'adozione di best practice globali».

Il fleet management riscuote particolare successo fra le aziende con un grosso parco macchine, magari composto da auto di proprietà, auto in lea-

sing e auto a noleggio. I servizi di gestione delle flotte consentono di esternalizzare tutte le attività necessarie per gestire un elevato numero di veicoli, siano esse di natura amministrativa od operativa. Il fleet management si sta dunque imponendo come un'attività parallela al noleggio di lungo termine, sebbene come numeri di fatturato le due realtà non siano ancora neanche lontanamente paragonabili. Tanto più che, come rileva l'associazione di categoria, «la soluzione del fleet management non è ancora adeguatamente conosciuta nel contesto produttivo nazionale». Sono però sempre più numerose le aziende che vi fanno ricorso, anche perché il settore è in continua evoluzione grazie al crescente utilizzo di soluzioni di telematica a bordo dei veicoli: questi dispositivi (sia hardware che software) forniscono una notevole mole di dati, che consentono di ottimizzare l'utilizzo del parco macchine, di ridurre i tempi di percorrenza e di assistenza e di aumentare la sicurezza.

(m.fr.)

I NUMERI DEL FLEET MANAGEMENT



I servizi del **fleet management** riguardano tutto ciò che non è noleggio e finanziamento delle auto



Peso: 27%

Volo più noleggio auto il matrimonio è solido Il turismo fa da traino

A CONFERMA DEL CONTRIBUTO DATO DAI VIAGGI DI PIACERE GLI AFFITTI SONO CRESCIUTI IN PARTICOLARE NEGLI SCALI AEROPORTUALI (RICAVI +3,7%) DOVE GLI OPERATORI HANNO TRATTO IL 65% DEGLI INCASSI BENE IL CANALE B2B2C. ECCO TUTTI I NUMERI DEI CONTRATTI PER L'USO A BREVE DEI VEICOLI

Marco Frojo

Milano

Anche nel 2014 il noleggio a breve termine ha confermato il proprio buono stato di salute e, a differenza del recente passato, la performance dell'anno scorso è stata supportata da condizioni di mercato favorevoli. Il settore dell'auto ha infatti trovato la forza per invertire il trend dopo molti anni di calo delle vendite, mentre quello del turismo ha confermato l'appeal dell'Italia per i turisti stranieri. Gli arrivi sono stati pari a 48,6 milioni, un dato che ha consentito al Belpaese di confermare il suo quinto posto nella classifica delle destinazioni più visitate (in quella degli introiti si è invece dovuta accontentare di una posizione in meno con ricavi per 34,3 miliardi di euro). In questo contesto il noleggio a breve termine ha chiuso i dodici mesi con un fatturato di 1,064 miliardi di euro, un valore in crescita dell'1,9% rispetto al 2013, che a sua volta era stato positivo.

A conferma del contributo dato dai turisti, i noleggi sono cresciuti soprattutto presso gli aeroporti (+3,7% di fatturato), dove il traffico passeggeri è complessivamente aumentato del 5%. All'interno degli scali aeroportuali gli operatori hanno realizzato il 65% del fatturato globale, anche grazie a periodi di noleggio più lunghi. Complessivamente il noleggio di autovetture ha costituito il 95% del totale ed è cresciuto dell'1,7%, mentre il noleggio di veicoli commerciali, che rappresenta il restante 5%, è aumentato

del 6,2%. Nei dodici mesi quasi 4,4 milioni di persone si sono rivolte ai desk ed ai siti web del rent-a-car per avere una vettura, facendo registrare una crescita del 3,6% rispetto al 2013. Sono aumentati anche i giorni di noleggio che hanno toccato quota 28,6 milioni (+3,5%), con una durata media della locazione praticamente invariata di 6,6 giorni. L'unico dato negativo è quello relativo alle immatricolazioni che lo scorso anno sono calate del 4,8%. Secondo l'associazione di categoria Aniasa tratta però di «una contrazione solo teorica, in quanto le aziende di noleggio a breve termine hanno ampiamente compensato, facendo ricorso al cosiddetto rent-to-rent, ovvero prendendo le vetture in noleggio dai cugini del lungo termine o in alcuni casi anche in leasing finanziario». Il fenomeno rent-to-rent ha registrato nel 2014 una forte crescita (+41% rispetto al 2013), coinvolgendo oltre 40.000 veicoli.

Complessivamente le acquisizioni di auto del breve termine, sommando immatricolazioni e rent-to-rent, sono state 118.072 (+6% rispetto al 2013). «La leva del prezzo per i servizi di *renting* è stata strategica nel 2014, consentendo di raggiungere volumi sempre più elevati — sottolinea Aniasa — Il fatturato per giorno di noleggio, la cosiddetta *revenue per day*, è passato da 35,8 a 35,1 euro. Sono, invece, aumentati l'utilizzo e le dimensioni della flotta». I clienti che hanno noleggiato un veicolo rivolgendosi direttamente agli operatori (attraverso siti o punti vendita) hanno portato il 32% del giro d'affari complessivo, pari a 343 milioni di euro, (+0,3% rispetto al 2013); in crescita anche la quota di ricavi generata dalle convenzioni con le aziende clienti (+2,2%), che ha raggiunto i 259 milioni di euro.

L'incremento più consistente lo ha però registrato il canale B2B2C, cioè quello che considera i clienti che noleggiavano attraverso interme-

diari, tra cui broker, tour operator e online travel agency, che ha registrato nel 2014 una crescita del 3,3% a fronte di un peso percentuale che tocca quota 35% del totale. Questo canale anno per anno si sta consolidando come anello di distribuzione strategico per lo sviluppo della componente *leisure* del noleggio, in quanto ha il vantaggio specifico di raggiungere milioni di potenziali clienti, difficilmente intercettabili dal singolo operatore con le proprie risorse. Il buon andamento del noleggio a breve termine ha tutte le carte in regola per proseguire anche nel 2015. I primi tre mesi dell'anno hanno mostrato una crescita della domanda e l'effetto di Expo 2015 inizierà a sentirsi solo nel secondo trimestre (il Giubileo dovrebbe invece sostenere i noleggi nel 2016). Da gennaio a marzo il giro d'affari è stato di circa 167 milioni, con un progresso del 2,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Si è giunti a questo risultato non tanto per un maggior numero di noleggi, che sono invece rimasti sostanzialmente invariati (+0,2%) ma perché si è allungato la loro durata media, passata da 6 a 6,2 giorni.

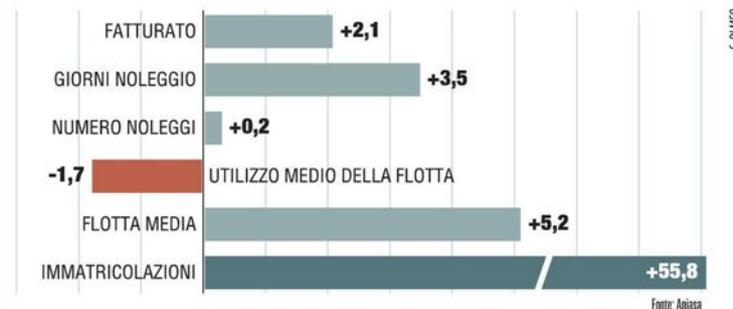
Complessivamente i giorni di noleggio sono cresciuti del 3,5% a 4,8 milioni. «Passando all'analisi dell'offerta, gli operatori, in previsione di una domanda in aumento, hanno incrementato la dotazione di vetture e pertanto la flotta media è cresciuta del 5,2% — scrive in un report Aniasa — Il dato più significativo riguarda le immatricolazioni, aumentate di quasi il 60% rispetto al primo trimestre 2014». In realtà questo incremento così marcato è legato a tre fattori particolari che hanno spinto gli operatori a schiacciare sull'acceleratore: la scelta di



posticipare da fine 2014 a inizio 2015 le immatricolazioni, l'allarme legato alla mancanza di targhe auto di inizio anno e le vacanze Pasquali nei primi giorni di aprile.

NOLEGGIO BREVE TERMINE, BOOM DI IMMATRICOLAZIONI

Variazioni % I trimestre 2015 su stesso periodo 2013



Nel corso del 2014 sono aumentati anche i giorni di noleggio che hanno toccato quota 28,6 milioni (+3,5%), con una durata media della locazione praticamente invariata di 6,6 giorni. Il canale B2B2C si sta rivelando strategico per permettere ai singoli operatori di raggiungere la clientela



“Gli operatori - si legge in un rapporto **Aniasa**, l'associazione che raccoglie le aziende del settore - in previsione di una domanda in aumento, hanno incrementato la dotazione di vetture e pertanto la flotta media è cresciuta del 5,2%”

I NUMERI DEL BREVE TERMINE

	2014	2013	Var. %
FATTURATO (in milioni di euro)	1.064,5	1.044,6	+1,9%
GIORNI DI NOLEGGIO	28.633.995	27.626.007	+3,5%
NUMERO DI NOLEGGI	4.362.347	4.211.392	+3,6%
FLOTTA MEDIA	103.085	100.260	+2,8%
DURATA MEDIA NOLEGGIO	6,6	6,6	-
FATTURATO PER GIORNO DI NOLEGGIO	35,1	35,8	-2,2%
IMMATRICOLAZIONI	77.756	82.287	-5,5%
VEICOLI ACQUISITI IN NOLEGGIO O LEASING	40.316	28.609	+40,9%
UTILIZZO MEDIO DELLA FLOTTA	76,1%	75,6%	+0,7%

Fonte: Aniasa



Peso: 58%

[LA CLASSIFICA]

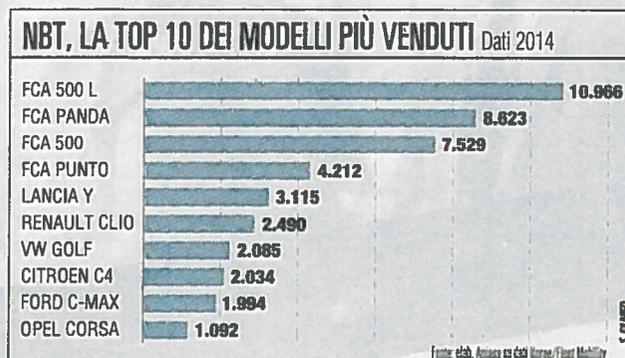
Fca la più presente in flotta netto dominio nel long term

LA MULTINAZIONALE ITALO-AMERICANA CONSOLIDA IL PRIMATO TRA LE VETTURE PIÙ NOLEGGIATE NEL LUNGO PERIODO OCCUPANDO LE PRIME QUATTRO POSIZIONI DELLA TOP 10

Milano

Nella graduatoria del long term seguono Volkswagen Golf, Lancia Ypsilon, la Serie 3 della Bmw, l'Audi A4, la Renault Clio e la Volkswagen Passat. Prosegue il fenomeno del downgrading

L'offerta automobilistica del gruppo Fca conferma la leadership sul mercato delle flotte aziendali a noleggio. Nel 2014 la multinazionale "italo-americana" consolida la propria presenza tra le vetture più noleggiate nel long term occupando le prime 4 quattro posizioni della top ten. In cima a questa speciale graduatoria, la Panda rafforza la propria diffusione (dalle 14.142 unità del 2013 alle 15.881 dello scorso anno); si consolida sul secondo gradino del podio anche la quota di mercato della 500 L, che nel 2013 era approdata ai primi posti della classifica e che nel 2014 registra un'ulteriore crescita di quasi il 40%. Completa il quartetto di modelli Fca il duo 500 — Punto. Da rimarcare il vero e proprio boom della 500 (+138%). In crescita anche la Volkswagen Golf (5° posto con 4.788 vetture vendute), seguita dalla Lancia Ypsilon (lo scorso anno terza vettura più noleggiata) e dall'immane Serie 3 della Bmw, che dopo l'incremento del 2013, ha registrato una contrazione delle vendite del 5,3%. Chiudono la top ten l'Audi A4 con 3.713 esemplari, la Renault Clio (+50% vs 2013, con 3.687 modelli) e



la Volkswagen Passat (3.672 veicoli).

Inoltre, il fenomeno del downgrading sta diventando ancora più evidente. Il segmento "A" delle city car sale al 13,3%, e anche le utilitarie e medie ("B" e "C") aumentano la propria rappresentatività, raggiungendo rispettivamente il 18,1% ed il 35,2%. Rimane stabile il totale cumulativo dei segmenti "C" e "D" (vetture di fascia media e medio-alta), la flotta più ampia con il 63,3% del parco auto complessivo, a conferma di come nelle flotte aziendali siano maggiormente richiesti veicoli di cilindrata media (da 1.500 a 1.800 cc), come strumento di lavoro specifico per aziende private e PA.

Per quanto riguarda il noleggio a breve termine, la composizione della flotta registra un ulteriore calo dell'ex costruttore nazionale, gradualmente pas-

sato dal 42,8% del 2010 al 35,3% dello scorso anno. I primi 10 marchi automobilistici dello scorso anno totalizzano l'84% della flotta, a conferma dell'alta concentrazione e predilezione per alcuni brand. Prosegue comunque la crescita dei cosiddetti marchi "minori", con la forte presenza di case asiatiche e indiane. Elemento, questo, indicativo di un interesse più forte della clientela verso una più ampia gamma di modelli.

Nel settore del rent-a-car il gruppo Fca mantiene una posizione dominante, con i primi 5 modelli più noleggiati tutti riconducibili ai brand dell'ex costruttore nazionale; e pensare che lo scorso anno il primato era ancora più solido con al 6° posto la Giulietta, nel 2014 scalzata dalla Renault Clio. In vetta a questa speciale graduatoria è approdata la 500 L, cresciuta del 40,4% ri-

spetto al 2013, seguita dalla Panda (in progresso da 8.210 a 8.623) e dalla 500 che è arretrata di oltre 1.000 unità (da 8.551 a 7.529).

A chiudere il gruppetto di vetture del gruppo Fca nelle prime posizioni ci sono la Punto che, dopo un anno di calo, torna a mostrarsi vitale per il comparto (+2,7%) e la Lancia Ypsilon che, invece, accusa la concorrenza degli altri brand (-23,4%). La seconda parte della top ten vede alternarsi diversi brand. Dopo la Clio al 6° posto, entrano di prepotenza nella top ten la Volkswagen Golf (2.085 modelli) e la Citroen C4 (2.034). Si rafforza infine ulteriormente il fenomeno downgrading, tendenza ormai consolidata anche per questo settore.

(v.d.c.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

