

L'analisi

Turisti in calo, il breve termine soffre le riforme mancate frenano il business

Un trattamento fiscale uguale a quello degli altri Paesi europei, la revisione del Codice della Strada vecchio ormai di un quarto di secolo e investimenti nel campo delle infrastrutture. Sono numerosi i temi su cui il settore dell'autonoleggio ha provato ad attirare l'attenzione del governo in questi anni, ottenendo solo in alcuni casi risposte concrete.

NUVOLE ALL'ORIZZONTE

I cambi di esecutivo che si sono succeduti a un ritmo abbastanza serrato non hanno di certo aiutato, così come il buon andamento del comparto ha fatto sì che le questioni venissero spesso messe in secondo piano. Adesso però le cose stanno cambiando perché sul noleggio a breve termine si sta addensando qualche nuvola di troppo, mentre per quel che riguarda il lungo termine la rotazione delle flotte sta subendo un deciso rallentamento, un fattore che, almeno per ora, non fa sentire i propri effetti sul giro d'affari ma che senza dubbio penalizza il settore automobilistico, già in difficoltà di suo. Le società di autonoleggio immatricolano infatti quasi un veicolo su quattro fra quelli venduti in Italia.

CONCORRENZA ASPRA

«La situazione inizia ad essere delicata per il noleggio a breve termine, settore che vede un'aspra concorrenza fra gli operatori, che da una parte va a beneficio dei consumatori ma dall'altra erode progressivamente la redditività di un business non certo ad un'alta marginalità – spiega Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, l'associazione

che rappresenta il settore dei servizi di mobilità – Le prospettive di un calo degli arrivi turistici si vanno dunque ad innestare su una situazione già di per sé delicata». Secondo le previsioni elaborate da Cst per Assoturismo Confesercenti, tra giugno e agosto sono attese 205 milioni di presenze, quasi 2 milioni in meno rispetto all'estate 2018, pari a una flessione dello 0,9%. Il calo dovrebbe coinvolgere sia i turisti italiani (-1,1%) che quelli internazionali (-0,8%), ed è dovuto alle condizioni meteo ancora incerte che non favoriscono le prenotazioni ma anche alla ripartenza di alcune destinazioni del Mediterraneo meridionale, frenate in passato dalle tensioni internazionali.

«Paesi come la Turchia hanno messo in atto efficaci campagne di promozione turistica e stanno raccogliendo i risultati – prosegue il numero uno di Aniasa – Mentre in Italia non è avvenuto nulla di tutto questo. Per le società attive nel breve termine il turismo estivo rappresenta la principale fonte di incassi e, vista la situazione, non escludo che ci possa essere qualche contraccolpo per qualche singolo operatore». Secondo Archiapatti, a pesare sul turismo italiano, oltre alla ripresa di alcuni Paesi mediterranei, c'è il perdurare della crisi domestica e la Brexit, che ha ridotto il numero degli arrivi dalla Gran Bretagna.

Le cose vanno meglio sul fronte del noleggio a lungo termine, la cui crescita non si basa su fattori variabili come il numero di arrivi turistici ma su trend di lungo periodo. Il passaggio dall'idea di proprietà a quello di utilizzo si è ormai fatto largo fra le imprese, sia le più grandi che le più piccole, e si sta ora facendo strada anche fra i privati. Il boom del car

sharing è solo l'aspetto più evidente di una mentalità che non dà più grande importanza all'auto in sé, e quindi al suo possesso, ma all'utilità che si può trarne per gli spostamenti. Oltre al fenomeno dei veicoli condivisi sta infatti crescendo velocemente anche quello dei noleggi a lungo termine per i privati, che preferiscono pagare una rata mensile fissa piuttosto che sobbarcarsi i costi di acquisto e di gestione di un'automobile.

CODICE INADEGUATO

Lo sviluppo della mobilità condivisa è però ostacolato da un Codice della Strada del 1992 che ovviamente non prevede il concetto di car sharing, mentre sul fronte fiscale l'Italia ha di recente deciso di richiedere all'Unione Europea di tenere fermo al 40% per altri tre anni il regime di detraibilità dell'Iva per le auto aziendali.

«Le recenti dichiarazioni del vice premier Matteo Salvini sulla volontà di intervenire in occasione della prossima legge di Bilancio sul tema della detraibilità dell'Iva per l'auto aziendale costituiscono un importante segnale per tutto l'automotive, negli ultimi anni ignorato, quando non colpito dagli interventi normativi a livello nazionale e locale. Un settore che costituisce l'11,1% del Pil e il 16,6% del gettito fiscale. La speranza è che non sia una trovata elettorale. Sia chiaro, non chiediamo una nuova legge, ma solo di ritirare la richiesta avanzata alla Commissione proprio dal governo qualche settimana prima dell'annuncio di Salvini per una ulteriore proroga di tre anni (fino a tutto il 2022) dell'attuale regime di detraibilità, che non ha pari in Europa».



Peso: 75%

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.

MARCO FROJO, MILANO

Numerosi Paesi come la Turchia hanno messo in atto importanti campagne di promozione che stanno dando frutti. Ma pesa anche il vecchio codice della strada

1 Per le società attive nel breve termine il turismo estivo rappresenta la principale fonte di incassi



1

Il personaggio



Massimiliano Archiapatti
presidente di Aniasa, l'associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità e che studia problemi e prospettive



Peso:75%

Il bilancio

Il car sharing va, ora serve la spinta

CATERINA MACONI, MILANO

Passata l'ondata di novità con il boom di iscritti, la situazione si è stabilizzata a Roma e Milano al vertice per utilizzatori. Ma gli addetti ora chiedono una serie di riforme e interventi per consentire al settore di crescere ancora nelle città

In Italia il car sharing è ormai maturo. Passata l'ondata di novità con il boom di iscritti, la situazione si è stabilizzata e ci restituisce i reali trend del mondo delle auto in condivisione, dove non mancano le criticità.

Nel suo Rapporto 2019 sull'intero settore è la stessa Aniasa, Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici, a definire l'anno in corso come un periodo di consolidamento per il car sharing. Il 2018 ha visto una crescita strutturale avvertita dai principali operatori in tutte le città: è aumentato il numero di iscritti, quasi 1,8 milioni, e sono diminuiti gli utenti attivi, che se nel 2017 erano cresciuti a doppia cifra, nel 2018 hanno subito una contrazione superiore al 20%, scendendo a circa 640mila. Il risultato di queste variazioni ci rende lo zoccolo duro degli utilizzatori, depurato dai curiosi della prima ora.

I fedeli del car sharing in Italia hanno a disposizione circa 6.600 veicoli, concentrati tra Milano e Roma (5.200), seguite da Torino e Firenze. Sono meno ma noleggiano di più: il 2018 segna un +27% per 11,870 milioni di operazioni. Guidano di media un minuto in meno del 2017 (da 29 a 28 minuti circa, il -4%) ma la distanza percorsa è aumentata della stessa percentuale, da 6,6 a 6,8 km. Mentre non c'è un giorno della settimana o una fascia oraria clou: le frequenze sono equamente distribuite.

LE CRITICITÀ

Il settore è dunque solido e in buona salute. Ma come potrebbe continuare a crescere? Per iniziare, appianando i problemi che lo caratterizzano. «Sul *vehicle sharing* c'è un vuoto normativo – spiega Alberto Valecchi, coordinatore sezione car sharing di Aniasa – le nuove forme di mobilità rese possibili dalle innovazioni tecnologiche non sono disciplinate da disposizioni legislative. Il Codice della strada è fermo agli anni '90». Risultato: in ogni città ci sono configurazioni diverse, secondo regolamentazioni non omogenee. «Per esempio a Milano non si può entrare nelle Ztl, a Roma sì. Per questo Aniasa porta avanti alcune istanze per garantire uniformità a operatori e utenti»: oltre a Ztl standardizzate, chiede «una parte di parcheggi dedicati nei centri storici, l'omologazione della segnaletica stradale di riferimento, isole della mobilità». Altri nei del car sharing sono gli atti di vandalismo e la rimozione delle auto: «Deve essere multato chi ha commesso l'infrazione, ma è importante che il veicolo rimanga disponibile, e non come spesso accade fermo per oltre due giorni» conclude Valecchi.

Per il comparto sono poi due gli appuntamenti imprescindibili per il futuro. L'elettrico, che trova sempre più diffusione, ma che sconta la questione dell'approvvigionamento, ancora problematico. E lo studio di formule di responsabilità condivisa con l'utilizzatore grazie alle assicurazioni.

LA VOCE AGLI OPERATORI

Quali le sfide per gli operatori italiani? Enjoy, player multimodale presente in 5 città con 2.450 Fiat 500 e 100 Fiat Doblò vede una leva di cre-

scita nel ruolo della pubblica amministrazione: «Dovrebbe supportare lo sviluppo della mobilità sostenibile con una nuova disciplina degli accessi nei centri storici e dotare le città di infrastrutture dedicate».

Share'ngo, unico operatore con flotta totalmente elettrica (1.455 veicoli in 4 città) dal 2020 diventerà una piattaforma multimodale che integrerà scooter e auto ai quadricicli ZD DI in dotazione. «Tutto elettrico, in linea con la mobilità integrata delle città del futuro – precisa il ceo Emiliano Niccolai – anche se lamentiamo una carenza di infrastrutture di ricarica e una normativa standard. Dalle amministrazioni ci aspettiamo un segnale verso la mobilità elettrica e condivisa. A oggi ravvisiamo ancora problemi: colonnine ferme e diverse da città a città, altri veicoli parcheggiati negli stalli».

All'elettrico guarda anche Share Now, nuovo player internazionale nato dalla fusione di Car2go e Drive Now, con 3mila tra Bmw e Smart in 4 città della penisola: in agenda ha l'introduzione in Italia delle Smart EQ, che si uniranno alle Bmw i3 Rex. Inoltre, per arginare il 2-3% di clienti che guidano in modo non sicuro e danneggiano le auto, è impegnato in un nuovo progetto: «A Milano stiamo sperimentando una partnership assicurativa con Generali – racconta il regional director of operations, Andrea Leverano – ai clienti che aderiscono viene monitorato il profilo di guida per 3 mesi. Se utilizzano correttamente il servizio, ricevono minuti bonus».



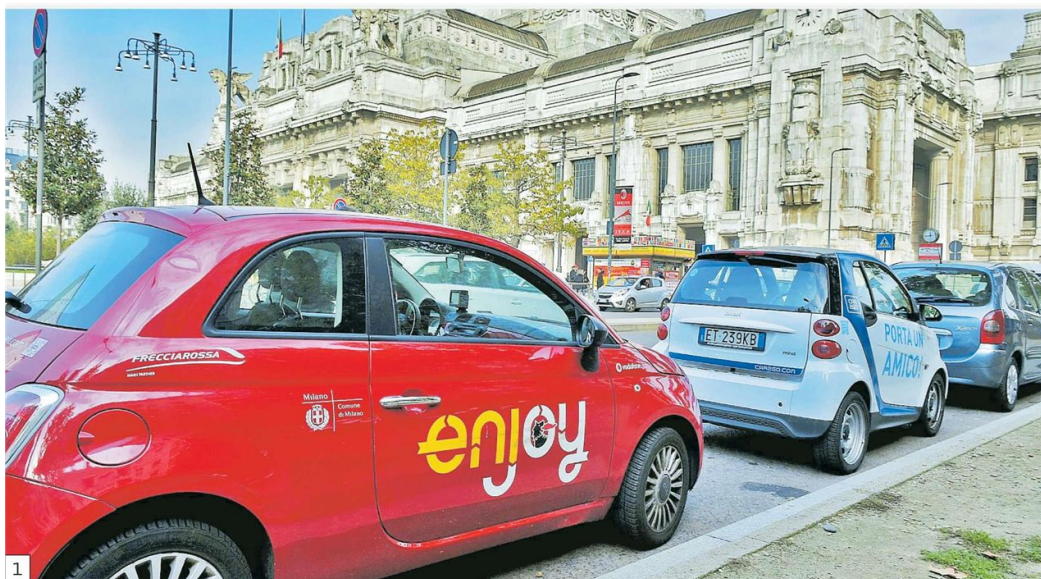
Peso: 74%

Focus



DOVE SI USA

I fedeli del car sharing in Italia hanno a disposizione circa 6.600 veicoli, concentrati tra Milano e Roma (5.200), seguite da Torino e Firenze. Sono meno ma noleggiano di più: il 2018 segna un +27% per 11,870 milioni di operazioni. Guidano di media un minuto in meno del 2017 (da 29 a 28 minuti circa, il -4%) ma la distanza percorsa è aumentata della stessa percentuale, da 6,6 a 6,8 km. Mentre non c'è un giorno della settimana o una fascia oraria clou: le frequenze sono equamente distribuite. In ogni città ci sono configurazioni diverse, secondo regolamentazioni non omogenee. Per esempio a Milano non si può entrare nelle Ztl, a Roma si. Per questo Aniasa porta avanti alcune istanze per garantire uniformità a operatori e utenti: oltre a Ztl standardizzate, chiede una parte di parcheggi dedicati nei centri storici, l'omologazione della segnaletica stradale di riferimento, isole della mobilità. Altri nei del car sharing sono gli atti di vandalismo e la rimozione delle auto che disincentivano enormemente all'uso dell'auto



1 Gli operatori lamentano il vuoto normativo del settore



Peso:74%

Le immatricolazioni

Cala Panda, avanza Citroen C3 ma è Fiesta nel breve termine

Il calo della Panda, l'avanzata della Citroen C3 e il record della Ford Fiesta. Ma anche la discesa della Lancia Ypsilon e l'addio di Renault Clio, Nissan Micra, Fiat 500 X e Opel Corsa. È una classifica delle immatricolazioni particolarmente ricca di novità quella con cui il noleggio a breve termine ha mandato in archivio l'anno corso. Così ricca che tra uscite, saliscendi e new entry, rileva l'Associazione nazionale industria noleggio e servizi automobilistici (Aniasa), c'è solo l'imbarazzo della scelta.

Nel 2018 le società di noleggio a breve termine censite hanno immatricolato oltre 87mila automobili, registrando un calo del 18% rispetto all'anno precedente e un lieve aumento del valore medio (16.115 euro, +3% rispetto al 2017). A dominare la classifica è ancora una volta il gruppo Fca che piazza cinque modelli, seppur tutti con numeri in contrazione più marcata della media: al 1° posto la Panda (6.642 immatricolazioni, - 40%), sul 3° gradino del podio la 500 (4.990, - 38%) e subito dopo la Tipo (4.982, - 24%), con 500L al 6° posto e Lancia Ypsilon in fondo alla top ten. Numeri in aumento invece per tutti gli altri modelli, a partire dalla Citroen C3 che conquista il secondo posto con oltre 5mila veicoli immatricolati (+25%). Bene anche il duo Peugeot 308 e 208, rispettivamente al 7° e 9° posto. Da notare infine il boom delle Ford Fiesta, trainato dalla nuova versione: nel 2018 ne sono state immatricolate 2.800 unità, circa 2.400 in più rispetto al 2017 per un aumento vicino al 700%. - a.fr.



Peso: 12%

Il rapporto

Inquinamento le auto vecchie sono troppe

ROMA

Le emissioni di veleni nell'aria non sono determinate solo dalle vetture. Però incidono i modelli ormai superati

Se da domani in Europa non circolasse più nemmeno un'automobile non cambierebbe chissà quanto per il pianeta Terra in termini di eco-sostenibilità, se non altro perché le concentrazioni maggiori di inquinamento si nascondono altrove: dalle biomasse ai riscaldamenti, passando per le industrie. Nelle nostre strade circolano infatti veicoli poco pesanti in termini di emissioni di polveri, specialmente se si prende in esame l'emissione diretta dal tubo di scappamento. Restano però in giro ancora troppe auto vecchie, per forza di cosa più inquinanti. Ed è proprio sullo svecchiamento del parco circolante che andrebbe costruita un'altra fase "green".

È un mix di risultati ed evidenze particolarmente ricco quello che emerge dall'ultimo rapporto sull'inquinamento del mondo auto firmato da Fleet&Mobility. Il "fact-checking" elab-

borato per conto dell'Associazione nazionale industria autonoleggio e servizi automobilistici prova a fare chiarezza sull'impatto del settore auto, chiamato quasi sempre in causa in tema di inquinamento. Non sempre a ragione, spiegano gli analisti snocciolando alcuni dati. A partire da quelli sulle emissioni delle polveri cosiddette "PM" ("particulate matter", lett. "materia particolata") generate direttamente dai veicoli. Non tutti sanno infatti che la quota maggiore (quasi il 60%) del particolato generato da un'auto deriva dal sollevamento di quanto già depositato al suolo e che un'altra quota rilevante è dovuta a freni, gomme e strada. Solo una forcice del 4-13%, a seconda che si tratti di PM 2,5 o PM 10 e di motore benzina o diesel, è attribuibile allo scarico.

Il peso relativo dell'inquinamento automobilistico è confermato anche da un altro dato: i veicoli circolanti nell'UE emettono 0,5 Gigatoni di CO2 all'anno, cioè lo 0,06% della CO2 totale emessa nel pianeta (giusto per dare un termine di paragone, la stessa percentuale è dello 0,88% per le centrali elettriche). Naturalmente si può sempre migliorare, ormai non tanto abbatten-

do le emissioni dei modelli di ultima generazione (già relativamente basse), quanto riducendo l'età media del parco circolante. Ma non certo a suon di incentivi per l'auto nuova: «Non hanno mai prodotto alcun effetto di sostituzione degno di nota. Bisognerebbe piuttosto favorire l'acquisto di un veicolo usato – spiega Pier Luigi Del Visco, co-fondatore e direttore di Fleet&Mobility – Se uno tiene un'auto vecchia, forse è anche perché non si può permettere un'auto nuova». – a.fr.



Peso: 19%

Il mercato

Mai più senza connessione

ANDREA FROLLÀ, ROMA

Il settore dei veicoli ad alta tecnologia ormai vale 60 miliardi di euro. Le aziende si stanno organizzando per fare gruppo, mentre i consumatori chiedono servizi ad alta specializzazione

Il mercato globale dell'auto connessa vale attualmente qualcosa come 60 miliardi di euro, ma la corsa della mobilità 4.0 ha ancora tanto da regalare. Nell'arco dei prossimi quattro anni, infatti, saranno consegnati in tutto il mondo circa 125 milioni di auto connesse, munite di sistemi e sensori per il monitoraggio degli stili di guida, il controllo dello stato di salute del veicolo e la rilevazione delle condizioni ambientali. Non è un caso che i margini della filiera si stiano spostando verso lo sviluppo dei servizi. E che anche in Italia le diverse anime del comparto automobilistico stiano dedicando sempre più attenzione alla mobilità intelligente, in particolare alle nuove frontiere della telematica.

L'atmosfera particolarmente entusiasmante che sta accompagnando la trasformazione digitale del mondo auto, testimoniata da spot pubblicitari sempre più focalizzati sull'anima hi-tech dei veicoli, è figlia della classica impennata che accompagna le innovazioni nei meandri del mercato. In realtà le auto connesse non sono un fenomeno recente (i primi sistemi di telematica a bordo risalgono agli anni '90). E già oggi, stima Bain & Company, il 33% degli italiani guida un veicolo riconducibile alla categoria delle auto connesse.

Il mercato nostrano è fiducioso perché oltre la metà degli italiani ambi-

sce ad averne una e perché il 60% degli automobilisti, nonostante i timori per la privacy e la sicurezza, è disposto a condividere i dati del veicolo (esclusi quelli personali del telefono) per usufruire di servizi che possano aumentare la sicurezza del guidatore e dell'auto: dalla localizzazione in caso di emergenza o furto alla diagnostica da remoto, passando la manutenzione predittiva. Trend diffusi pressoché ovunque e pronti a tirare la volata al mercato mondiale dell'auto 4.0, stimato in crescita dai 63 miliardi di euro del 2017 ai 225 miliardi del 2025 (+260% in otto anni).

IL SETTORE FA QUADRATO

Cavalcare il boom della telematica non sarà però una passeggiata di salute perché le sfide si preannunciano ardue. Si pensi alla necessità di gestire la produzione crescente dei dati a bordo, che saranno sempre più condivisi con terze parti, amministrazioni pubbliche e infrastrutture di rete, o alla capacità di sviluppare servizi a valore aggiunto di intrattenimento, assicurazione, manutenzione, comunicazione, che l'automobilista sia disposto non solo a usare ma anche a pagare. Ciò spiega alcune iniziative promosse recentemente dalle associazioni di categoria che gravitano attorno al mondo dell'auto, come il lancio della sezione "Digital Automotive" da parte di Aniasa.

La creazione di uno specifico campo d'azione, spiega l'Associazione nazionale industria autonoleggio e servizi automobilistici, nasce con l'obiettivo di mettere in piedi una serie strumenti

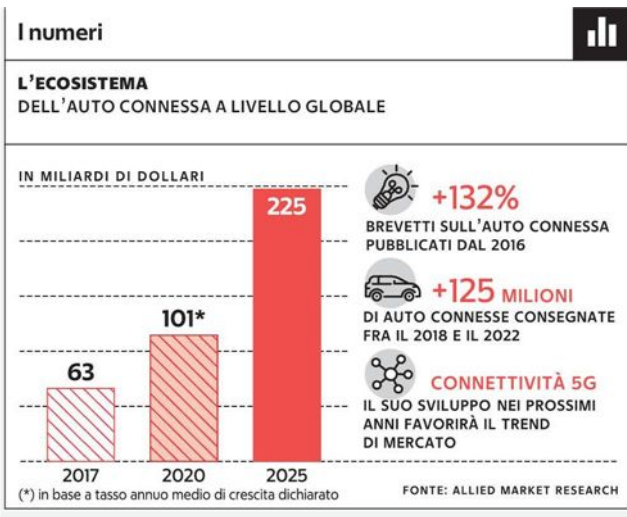
di interlocuzione, analisi e rappresentanza strettamente legati alla mobilità 4.0. Tra i soci fondatori figurano alcuni tra i principali protagonisti dell'auto connessa: Acì Infomobility, Alphaevolution Technology (Unipol), LoJack, Omoove, Safo Group, Targa Telematics, Texa, Viasat, Vodafone Automotive. E il primo obiettivo è già stato fissato: definire in tandem con le istituzioni un contesto chiaro di regole sulla gestione dei dati condivisi attraverso i dispositivi che connettono i veicoli.

LA CORSA DEGLI OPERATORI

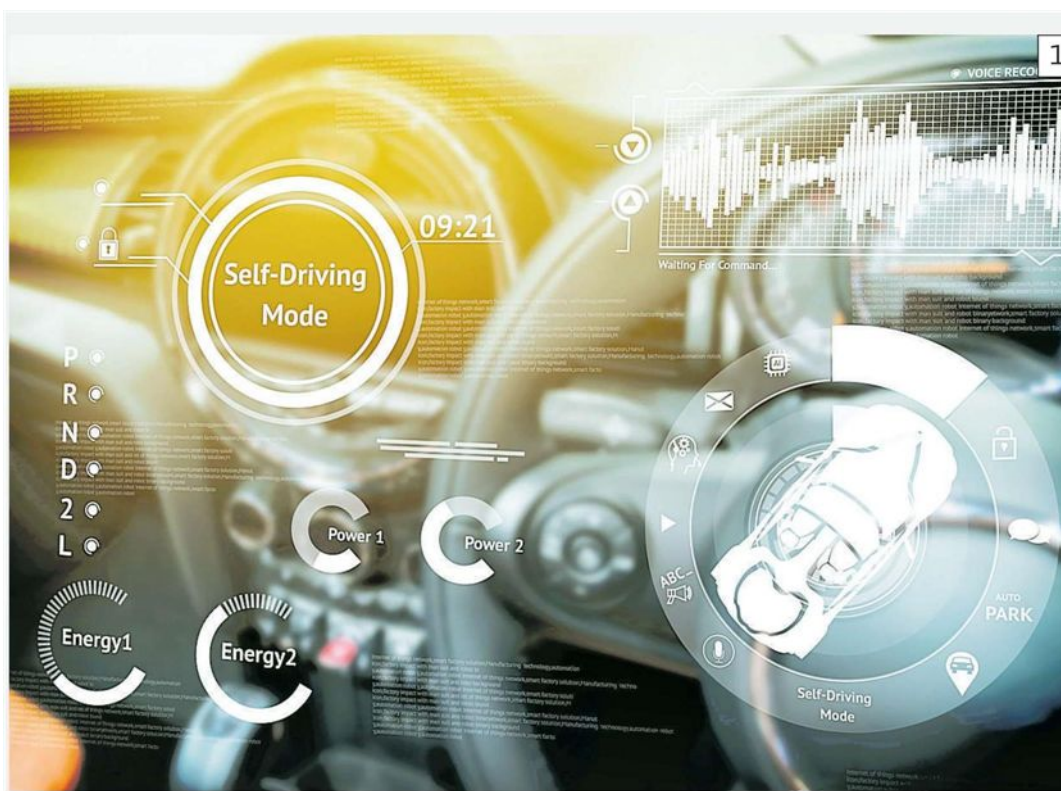
Le aziende che operano in Italia sembrano comunque tutt'altro che intenzionate ad aspettare un quadro regolatorio più chiaro. La galoppata delle tecnologie per le "smart car", rilevano gli Osservatori Digital Innovation, è proseguita anche nel 2018 con il superamento del miliardo di euro di valore (+37% rispetto al 2017, 21% di tutto il mercato dell'Internet of Things). E altrettanto capiterà nel corso di quest'anno se gli operatori continueranno a espandere il portafoglio di prodotti e servizi connessi mantenendo i ritmi recenti. Ad esempio, LoJack (società del gruppo californiano CalAmp) ha appena arricchito la piattaforma di gestione e utilizzo del parco auto aziendale con alcune funzionalità: la visualizzazione da remoto di rifornimento e consumi, il monitoraggio delle scadenze di manutenzione e la ricezione di alert in caso di ingresso del veicolo in zone a rischio o di varco dei confini nazionali. Omoove (Octo Telematics) ha sviluppato una soluzione che integra la condivisione e il noleggio con servizi innovativi.



Peso: 56%



1 La trasformazione digitale del mondo dell'auto si sta facendo strada



Peso:56%

La stagione

App e servizi per conquistare i turisti

MILANO

È l'estate il periodo nel quale le compagnie si sfidano non solo con i prezzi. Negli aeroporti guerra di offerte

Arriva l'estate e nel mondo del noleggio la competizione diventa più serrata. La sfida, a colpi di offerte, si gioca come sempre negli aeroporti dove si concentra oltre il 60% del business del mercato a breve termine (789 milioni di euro nel 2018, +0,6%). In vista delle vacanze estive, le aspettative degli operatori sono positive, soprattutto per l'aumento a doppia cifra – la stima è del +14% – del numero di turisti stranieri in arrivo via aereo in Italia.

SETTORE IN SALUTE

Per inquadrare il mercato del breve termine, il punto di partenza sono i dati Aniasa relativi al 2018 e ai primi mesi del 2019. I riscontri fotografano un settore in salute, che tuttavia presenta anche qualche criticità dovuta essenzialmente all'eccesso di offerta registrato nell'ultimo anno. I numeri riportano che nel 2018 le 1.030 stazioni di noleggio hanno firmato oltre 5,4 milioni di contratti, quasi 15 mila al giorno (+3,2% sul 2017), per un totale di 36 milioni di giorni di noleggio (+4,7%). Il fatturato raggiunge 1,2 miliardi (+1,8%), con una flotta media di 130 mila veicoli (+8,2%). «La differenza tra l'aumento dei volumi e la crescita del giro d'affari dipende principalmente dalla ulteriore contrazione dei prezzi (-2,8%), il settore sta vivendo un eccesso di offerta che sta condizionando il mercato» spiega Gianluca Testa, managing director di Avis Italia.

La conferma arriva dai dati Aniasa i quali riportano che lo scorso anno un cliente per noleggiare un'auto ha speso in media 33,8 euro al giorno, 229 euro per utilizzarla per 6/8 giorni (la durata media), rispetto ai 232 del 2017. Non è però solo sul prezzo che si gioca la partita ma an-

che sui servizi che una società di noleggio può offrire. «Si muove in questa direzione il recente lancio da parte di Avis di un'App che permette di ottimizzare il processo di noleggio, consentendo ai viaggiatori di affittare in modo semplice e senza problemi» puntualizza Testa. Provata con successo prima negli Stati Uniti e in Australia, la nuova Avis App è ora possibile utilizzarla negli aeroporti più importanti d'Europa come ad esempio London Heathrow, Paris Orly, Milano Malpensa e Roma Fiumicino, con l'obiettivo nei prossimi mesi di estendere il lancio di altre funzionalità in tutto il Continente.

OSPITI STRANIERI

In vista dell'estate anche Hertz ha messo in campo una soluzione ad hoc – Selezione Italia – per puntare con decisione sull'area "premium". «Il tutto nasce dalla intuizione di essere per i tanti ospiti stranieri che arrivano nei nostri aeroporti il primo punto di contatto con il nostro Paese – premette Massimiliano Archiapatti, ad di Hertz Italia – Le nostre vetture, tutte italiane di razza, spaziano da Maserati ad Alfa Romeo alle sportive Abarth. Fino alla mitica Giulia Quadrifoglio e alla Fiat 500 Jolly Spiaggina».

Per quanto riguarda il mercato, nel complesso la tendenza che si sta consolidando nel breve termine è l'innalzamento della qualità dell'offerta, con uno spostamento dalle piccole auto (segmento A) alle utilitarie (segmento B), con conseguente incremento del valore degli acquisti. In particolare, si registra ancora un aumento del segmento rent-a-car. In sostanza, per rifornirsi dei veicoli gli operatori, oltre all'acquisto, noleggiavano dalle società del

lungo termine, per poi localarle ai clienti finali: questa modalità d'acquisizione ha riguardato 52.503 veicoli nel 2018.

IMMATRICOLAZIONI IN CALO

Tra i principali indicatori del settore l'unico dato negativo, oltre quelli relativi alla riduzione del prezzo e del tasso di utilizzo della flotta, riguarda le immatricolazioni degli operatori censiti, che nel 2018 hanno superato quota 87.000 veicoli (84.720 vetture e 2.584 furgoni), registrando una contrazione del 18% rispetto allo scorso anno. In realtà, questo calo così accentuato è legato alle dinamiche di acquisizione delle vetture da parte delle società di noleggio a fine 2017, periodo in cui le immatricolazioni avevano registrato una brusca accelerata a fronte di elevati sconti praticati dalle case auto. Un cenno particolare per il business dei furgoni, non tanto per il peso che riveste nel comparto (circa il 6%), quanto per il forte aumento della flotta (+28,6%), sempre più utilizzata da privati ed aziende, anche in relazione alla crescita dell'e-commerce. Il relativo giro d'affari è in crescita (+17,5%), con un forte aumento della durata media dei noleggi (+14,2%). – v.d.c.



Peso:61%



1 Lo scorso anno un cliente per noleggiare un'auto ha speso in media 33,8 euro al giorno

I numeri



L'ANDAMENTO DEL NOLEGGIO A BREVE TERMINE

VARIAZIONE % 2018-2017	
FATTURATO	1,8%
GIORNI DI NOLEGGIO	4,7%
NUMERO DI NOLEGGI	3,2%
FLOTTA MEDIA	8,2%
DURATA MEDIA NOLEGGIO (GIORNI)	1,5%
-2,8%	FATTURATO PER GIORNI DI NOLEGGIO
-17,9%	IMMATRICOLAZIONI
VEICOLI ACQUISITI IN NOLEGGIO O LEASING	0,9%
-3,3%	UTILIZZO MEDIO DELLA FLOTTA

Fonte: ANIASA



Peso: 61%