

LA RIVISTA DELLA LOCAZIONE FINANZIARIA

# LeasingTime

anno XIII n. 3 • maggio-giugno 2017

postatarget  
creative  
C1516/2009  
Posteitaliane

317

# l'evoluzione del noleggio: presentato il 16° Rapporto ANIASA



Le attività di noleggio veicoli, reduci da un biennio di aumenti a doppia cifra (+18% nel 2014 e +22% nel 2015), hanno registrato nel 2016 una crescita di immatricolazioni decisamente rilevante: quasi 375mila 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 che, tra autovetture e veicoli commerciali leggeri, ha sfiorato le 800.000 unità, una crescita di 100.000 unità sull'anno precedente. Tutto ciò ha portato il comparto a pesare 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.

I dati positivi registrati sono stati il frutto di varie dinamiche: la crescente domanda di mobilità turistica e di business, il rinnovo e l'ampliamento delle flotte per le aziende, la nuova clientela nell'area delle micro-impresе, dei professionisti e dei privati

con codice fiscale, a cui si è aggiunto il **noleggior mid-term** (la disponibilità del veicolo da

un mese ad un anno) e i benefici effetti determinati dalla misura del superammortamento.

	2016	2015	2014	Var. % 2016/15
Fatturato (mln €)*	6.020	5.463	5.168	10,2%
<b>Flotta</b>				
• breve termine: flotta massima	161.513	144.787	143.058	11,6%
• lungo termine: end fleet	674.117	585.285	546.047	15,2%
Immatricolazioni (**)	374.716	317.119	270.366	18,1%
• breve termine	99.839	94.287	77.756	5,9%
• lungo termine	274.877	222.832	192.610	23,4%

\* Fatturato di NBT, NLT e Fleet Management (escluse attività di rivendita veicoli)

\*\* Dato comprensivo di vetture, furgoni, altro

Fonte: ANIASA

## Gli indicatori chiave del Noleggio a Lungo Termine

Un balzo di mezzo miliardo di euro: questo il segnale che il noleggio a lungo termine ha diffuso nel corso del 2016. Per fornire una chiave di valutazione, basti osservare che nei tre anni precedenti il settore era cresciuto di 400 milioni, passando dai 3,9 miliardi del 2012 ai 4,3 del 2015. In termini percentuali, il 2016 ha registrato un +12%, laddove dal 2012 al 2015 l'apprezzamento era stato in totale del +10%. Complessivamente il giro d'affari è anche più ampio. Se si tiene

conto anche della rivendita dei veicoli usati (un by-product che pone i noleggiatori come importanti operatori del mercato dell'usato), il fatturato dello scorso anno è arrivato a 6,5 miliardi, con oltre 600 milioni di crescita sul 2015.

Anche la flotta gestita a fine 2016 è cresciuta di 90.000 unità sull'anno precedente. Ed è utile evidenziare come nel triennio precedente la crescita sia stata complessivamente di 58.000 veicoli.

Questa performance non va archiviata semplicemente come un "buon anno". Si tratta di qualcosa di più. Un nuovo ciclo di sviluppo che ormai è partito con decisione e potrebbe continuare per alcuni anni su ritmi sostenuti. Tale indicazione trova rispondenza nella precedente fase di crescita: all'inizio del secolo il NLT avviò un'attività commerciale diretta specificamente al mercato delle flotte aziendali (e in particolare nelle flotte delle grandi utilities) che lo portò in poco più di un lustro a triplicare i suoi volumi, passando dalle 180.000 unità gestite del 2000 alle 536.000 del 2008. L'attuale fase di sviluppo è senz'altro

guidata dalle flotte piccole e dai professionisti con partita IVA, ma potrebbe a breve essere ulteriormente sollecitata da altri due grandi serbatoi potenziali di domanda: i privati con codice fiscale, su cui già sussistono migliaia di contratti, e i veicoli commerciali leggeri (VCL). Questi ultimi, in particolare, lo scorso anno hanno già dato un segnale forte, con l'incremento di flotta arrivato al 21% grazie ai 26.000 veicoli in più gestiti e con un aumento delle immatricolazioni di ben il 64%. Nel triennio precedente, complice la Grande Crisi, si era invece registrato un incremento di appena 7.000 unità aggiuntive.



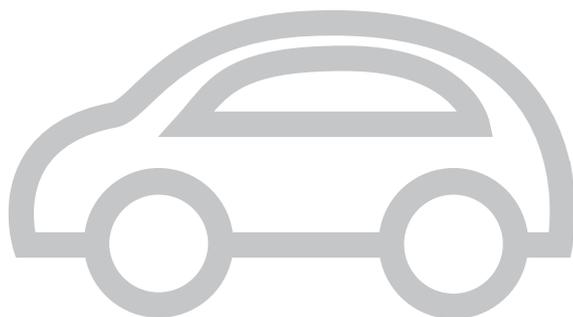
*Andrea Cardinali, presidente ANIASA*

## Car Sharing

Il 2016 è stato per il car sharing un anno di sviluppo assai sostenuto, non solo del business in sé, ma anche del numero di operatori presenti sul mercato. A fine anno è stata infatti superata la soglia del milione di tessere di iscrizione alle diverse società fornitrici del servizio (1.080.000), con oltre 6,2 milioni di noleggi; numeri impressionanti, che testimoniano la vitalità di un comparto in forte trasformazione ed espansione, soprattutto se si considera il confronto con il 2015: +70% di tessere, +33% su flotta e noleggi. Dal punto di vista territoriale, Milano e Roma si confermano, anche per caratteristiche strutturali, città d'elezione dell'auto condivisa. Le due metropoli rappresentano infatti circa l'80% del business complessivo, seguite da Torino e Firenze.

*“L'accelerazione dello sviluppo del settore del noleggio veicoli e del car*

*sharing – ha dichiarato **Andrea Cardinali**, presidente di ANIASA – 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 e 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”.* •



# boom del car sharing nelle città italiane

un'innovativa ricerca  
condotta da ANIASA  
e Bain & Company

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 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 due utenti su dieci 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 nove 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** e dalla società di consulenza strategica Bain & Company e presentata a Milano; lo studio definisce carat-



teristiche, 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% nei confronti del 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 ope-

ratore o allo specifico modello di auto: possiede mediamente 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 nove 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”* ha evidenziato il presidente ANIASA Andrea Cardinali. *“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 e 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”* ha sottolineato Gianluca Di Loreto, principal di Bain & Company. •