

# È il valore che il mercato potrebbe raggiungere entro due anni LUNGO TERMINE AL 25%

## Nel settore turistico ci sono spazi di crescita

**N**on ha dubbi Fabrizio Ruggiero, numero uno di Amiasa (l'associazione delle imprese di noleggio aderente a Confindustria): le auto in flotta hanno un buon margine di crescita.

**Domanda. Presidente Ruggiero, quanto spazio ha davanti a sé il noleggio a lungo termine?**

**Risposta.** Nel contesto legislativo, infrastrutturale e di mercato attuale si può passare stabilmente dall'attuale 20% medio al 25% entro un paio di anni, auspicando che questo, che è un dato relativo, possa riferirsi a un contesto di generale ripresa dei veicoli venduti ai privati. Il noleggio è un mercato che sta crescendo, nel settore B2B comincia a esserci un po' di ripresa economica, vediamo spazi di miglioramento dell'offerta nel settore turistico, che presenta anche spazi per un allungamento della stagionalità, sta andando bene ed è in crescita il settore del car sharing, altro fenomeno che porterà il settore a stabilizzare la performance di 1 auto a noleggio ogni 4 immatricolazioni, dato mensile relativo ad aprile, anche sulla media annua.

**D. Ha parlato di contesto legislativo: quali sono i freni?**

**R.** Preciso la nostra contrarietà alle campagne incentivi, che non sono strutturali, ma spostano volumi senza creare valore nel medio-lungo termine. Basterebbe tornare a una normativa fiscale ante-Fornero, cioè riportando la deducibilità al 40% rispetto al 20% attuale e se si cominciasse a lavorare su alcuni elementi di semplificazione amministrativa - pensiamo al famigerato e recente articolo 94, sulle intestazioni, ma anche alla possibilità di avere agevolazioni come accessi a stri-

sce blu e ztl basate non sulla targa del veicolo, ma sul driver - lo spazio di crescita esistente potrebbe staccarsi da qual 25% e andare verso numeri ancora più importanti, verso il 30 o il 35%.

**D. Una fetta non trascurabile di immatricolato di gamma medio-alta ormai non ha targhe italiane. Quante di queste sono sottratte alle compagnie di noleggio che operano**

**in Italia?**

**R.** Il forte inasprimento della normativa ha portato alcuni soggetti, secondo noi in maniera sbagliata, a immatricolare e utilizzare forme quali il leasing immatricolato in altri Paesi dell'Unione o altre soluzioni che, in un momento di scarsa chiarezza legislativa sui vincoli, consentono a qualcuno di utilizzare abitualmente in Italia questi veicoli. Il nostro Paese sta forte-

mente disincentivando l'alto di gamma, in molti hanno scelto di rendersi meno evidenti al fisco abbandonando veicoli di grossa cilindrata, si è creata una falsa battaglia contro chi su quei veicoli le tasse le pagava e adesso non le paga più, o facendone a meno o aggirando la legge italiana, con il vantaggio aggiuntivo di sfuggire anche alle contrav-



Peso: 39%

venzioni. Si configura un fenomeno fortemente lesivo del nostro mercato e anche del mercato del leasing. Ci vorrebbe una norma che, nella tutela della libera circolazione, stabilisca tempi definiti per la circolazione abituale di auto al di fuori del proprio territorio d'immatricolazione, oltre i quali scatti la sanzione. L'obbligo di reimmatricolazione oggi c'è per la persona fisica, ma non esiste per le persone giuridiche, come aziende di leasing o di noleggio a lungo termine.

**D. Quanto vi danneggia questo fenomeno?**

**R.** In termini numerici, non esistono stime ufficiali, ma parliamo di un quantitativo che oscilla fra le 10 e le 20 mila auto. Non sono entità trascurabili, considerando che si tratta di auto di una certa importanza. E non si dimentichi che non ci perdiamo solo noi noleggiatori, ma anche lo Stato italiano, che non percepisce tasse. (riproduzione riservata)



*Fabrizio Ruggiero*



Peso: 39%

È in particolare quello a lungo termine che sta conquistando spazi maggiori e crescenti di sviluppo

# IL NOLEGGIO TRAINA IL MERCATO

## Ad aprile, 1 auto su 4 immatricolata per la locazione

PAGINE A CURA  
DI ENRICO SBANDI

Il mercato dell'auto ha ripreso a marciare spedito. E il noleggio a lungo termine conquista spazi crescenti anche rispetto al trend: ormai in Italia, in aprile, 1 auto su 4 è risultata immatricolata per noleggio, dato che conferma le nuove tendenze in fatto di formule per la mobilità. La fotografia scattata da Aniasa (l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria) è nitida: nel 2014 e in particolar modo nei primi mesi dell'anno in corso (+5,3% del giro d'affari e +22% di immatricolazioni) la crescita del settore del noleggio veicoli ha sostenuto il mercato dell'auto e supportato la mobilità aziendale e turistica. Questi dati, insieme al consolidamento dell'offerta di car sharing (487 mila iscritti e oltre 5 mln di noleggi), confermano l'evoluzione della mobilità italiana verso nuovi scenari, pur sempre frenata da burocrazia e fiscalità fuori dagli standard europei.

In particolare, l'analisi di Aniasa evidenzia che, 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 (+0,8% vs 2013), con un parco circolante di 690 mila veicoli e le immatricolazioni in rialzo del 25,4% (dalle 234.712 del 2013 alle 268.930 unità), nei primi tre mesi del 2015 gli indicatori hanno continuato a evidenziare un settore in crescita: è aumentato in maniera significativa il fatturato (+5,3%), è

cresciuta del 3,5% la flotta di veicoli a noleggio su strada, e hanno registrato un vero e proprio boom le immatricolazioni di veicoli (quasi +18 mila unità) che stanno sostenendo il mercato auto e che ad aprile hanno raggiunto il traguardo del 25% di incidenza sull'intero immatricolato. «Il calo delle vendite di auto ai privati verificato in parallelo con la crescita del noleggio», commenta il presidente di Aniasa, Fabrizio Ruggiero, «se di certo conferma un'ancora complicata uscita dalla crisi dell'economia, fornisce indicazioni di un progressivo maggior interesse verso una cultura "pay per us", meno vincolata alla proprietà del bene auto, che ben si coniuga con le nuove tecnologie».

«Il mercato italiano dell'auto, che nel 2013 in termini di immatricolazioni accusava una perdita del 48%, proprio in dicembre 2013 ha invertito la tendenza. Il 2014 ha fatto registrare un modesto recupero, ma nel 2015 la ripresa è decollata con tassi di crescita a due cifre. Nei primi mesi dell'anno la spinta che ha sostenuto il mercato è venuta proprio dall'auto aziendale. Il noleggio a breve termine ha fatto registrare un incremento molto sostenuto in quanto si è anticipata la ricostituzione della flotta in vista dell'Expo», commenta Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor. «Le cose sono andate molto bene anche per il noleggio a lungo termine, che alla fine dei primi cinque mesi del 2015 cresce del 21,4% e questo anche perché alla domanda delle grandi flotte comincia ad affiancarsi anche un numero crescente di richie-

ste provenienti dalle piccole aziende e dai professionisti. Le prospettive per la seconda parte dell'anno restano positive per l'intero comparto dell'auto aziendale, e inoltre il mercato complessivo dovrebbe beneficiare anche della ripresa delle vendite a privati che hanno avuto una partenza lenta all'inizio dell'anno ma che stanno fortemente accelerando».

I dati positivi del settore, pur in un contesto economico e automotive ancora lontano dalla ripresa, testimoniano l'efficacia della formula del noleggio a supporto della mobilità aziendale (come sostegno finanziario e strumento di spending review per imprese e PA) e dell'offerta turistica nazionale.

La focalizzazione sul noleggio a lungo termine, in particolare, evidenzia che anche in questo primo scorcio dell'anno è proseguita la crescita delle attività, con tutti indici in crescita. È aumentato del 5,6% (da 1.331 a 1.406 mln di euro) il giro d'affari degli operatori che vedono ampliarsi la propria flotta a 546 mila unità (+3,3% vs primo trimestre 2014). Dopo l'exploit del 2014 (+25,4%), l'aumento di immatricolazioni è proseguito anche nel primo trimestre (+4,1%). Di buon auspicio sono in particolare gli ordinativi registrati finora dalle società di long term (ben 50.840), in crescita del 17,4%. (riproduzione riservata)



Peso: 41%

# È lo scenario al 2030 descritto dal Rapporto Aniasa e Fondazione Censis DALL'AUTO AI SERVIZI A 360°

## Al centro ci saranno le diverse esigenze dei clienti

**L'**auto come una camera d'albergo: dove serve, quando serve. «Noleggio 2.0» con durate che possono oscillare fra i 15 minuti e i 5 anni. Lo scenario tracciato dal Rapporto «L'evoluzione della mobilità degli italiani - Dallo scenario attuale al 2020-2030» di Aniasa e Fondazione Censis presenta indicazioni curiose e interessanti.

In primo luogo, sul futuro peserà l'evoluzione tecnologica di cui si troveranno a godere i veicoli, per effetto delle innovazioni introdotte dall'industria automotive e dall'industria ICT.

Già oggi, sotto l'aspetto tecnico, si possono classificare specifiche direttrici di evoluzione: le propulsioni Hybrid ed elettriche (queste ultime soprattutto nelle città, per il trasporto merci e per quello individuale non esclusivo, come taxi e car sharing) avranno l'effetto di rendere le ztl accessibili a più persone; c'è poi la crescente connettività delle automobili (connected car), grazie alla quale il veicolo riesce a dialogare con i sistemi di regolamentazione del traffico, oltre alla telediagnosi e al sistema di connettività tra auto e driver, rendendo possibile l'accesso ottimizzato alle ztl e l'utilizzo sofisticato dei parcheggi. In alcune attività, poi, addirittura ci sono auto in grado di funzionare senza intervento umano in alcune attività di base, ma non solo (autonomous car). «Il direct access, ossia l'utilizzo di veicoli senza l'intermediazione umana», si legge nel Rapporto, «favorirà la diffusione di veicoli ad uso privato, ma su base temporanea e non esclusiva (modello camera d'albergo). Inoltre, la capacità delle auto di spostamento autonomo scollegherà il luogo dell'arrivo/partenza da quello della sosta».

Cosa offrirà il mondo del noleggio a fronte di questo scenario? La domanda sarà di servizi sempre più innovativi, ai quali andranno ad aggiungersene di integrativi, sviluppati da terzi e convergenti all'obiettivo di soddisfare in modo complessivo le esigenze di mobilità dei clienti.

L'evoluzione da oggi al 2030 indicata dal

rapporto è da noleggio di auto a noleggio di mobilità nel suo complesso.

La dimensione in cui lavoreranno gli operatori sarà sempre più ampia: accanto alla iper-specializzazione su alcuni prodotti, andranno ad aggregarsi servizi complementari, in modo da poter servire il cliente a 360 gradi con una sola interfaccia commerciale.

Questo scenario, avverte lo studio, non riguarderà tutti e indistintamente: «le realtà con dimensioni più limitate e minore disponibilità di mezzi finanziari sceglieranno

strategie centrate sulla specializzazione e sull'eccellenza operativa, puntando ad un mercato stimolato proprio dagli "integratori di servizi di mobilità" che faranno crescere la domanda dei clienti "finali", ma che cercheranno partner specialistici per buona parte dei servizi «integrati»». L'effetto di mettere assieme servizi diversi entro un'unica relazione col cliente sarà quello di sfumare alcune delle barriere che oggi separano i singoli prodotti: il rent-a-car, il noleggio a lungo termine, il car sharing e l'assistenza su strada. Ci saranno imprese che conserveranno la forte specializzazione operativa, pur offrendo al cliente il portafoglio completo di soluzioni; altre imprese si troveranno ad esplorare una strada diversa, determinando anche



Peso: 46%

un superamento della definizione del servizio in funzione della durata, optando per un servizio di mobilità ampiamente inteso.

«Non appare irrealistico dunque immaginare nel 2030 un noleggio/assistenza 2.0, che vada da 15 minuti a 5 e più anni»,

conclude il Rapporto **Aniasa**-Fondazione Censis, «garantendo una serie di strumenti di mobilità e l'accesso a territori, spazi a pedaggio e parcheggi. 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».

Quali e quante di queste ipotesi andranno a verificarsi, dipenderà comunque dai clienti:

il driver del cambiamento è e resterà comunque legato alla domanda proveniente da chi intende accedere in maniera più facile e immediata a forme diverse e integrate di mobilità. (riproduzione riservata)



Peso: 46%

# Sarà l'automobile a coprire la crescente richiesta che si dovrebbe sviluppare da qui a 15 anni VETTURE PROTAGONISTE DELLA MOBILITÀ

## Il car sharing la forma che cresce di più, oggi e in prospettiva

Non solo flotte e non solo noleggio: protagonista della mobilità del futuro prossimo sarà quella condivisione che già oggi sta innescando una piccola rivoluzione all'interno dei nostri centri abitati.

Aniasa (l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria) e Fondazione Censis hanno studiato a fondo il problema e condensato riflessioni e risultati in uno studio presentato di recente. Il rapporto, intitolato «L'evoluzione della mobilità degli italiani - Dallo scenario attuale al 2020-2030», è stato illustrato, in occasione dei 50 anni di attività dell'Associazione dell'autonoleggio.

Queste, in estrema sintesi, le tendenze che emergono dallo studio. La crescente concentrazione di abitanti nelle «regioni metropolitane» (52,3% della popolazione) e l'aumento dei flussi turistici (+42%) genereranno nei prossimi 15 anni nel nostro Paese un deciso aumento dei pendolari. Al centro di questa crescente domanda di mobilità, cui il trasporto pubblico farà fatica a fornire risposte adeguate, ci sarà l'utilizzo dell'auto (già oggi copre oltre il 70% degli spostamenti per lavoro), totalmente connessa, a basse emissioni e autonoma. Decisivo per l'avvento delle smart city la capacità delle istituzioni di governare la digitalizzazione dell'infomobilità. Le proiezioni al 2030 indicano che la quantità di spostamenti (miliardi di passeggeri al km) passerà da 953 a 1.095, di cui

oltre 3/4 in auto e moto.

Cosa accadrà, dunque, per le automobili? Il Rapporto evidenzia che negli ultimi anni una quota consistente di italiani ha deciso di temporeggiare nella sostituzione dell'auto

di proprietà e di ridurne parzialmente l'uso. Tutto ciò ha avuto un impatto sul mercato dell'auto, sulla filiera dell'automotive, sulla vendita dei carburanti, sul transito stradale e autostradale. Bisogna però considerare che gli acquisti delle imprese sono diminuiti in misura percentualmente inferiore, e ancor meglio hanno tenuto gli acquisti di auto a fini di noleggio. La risultante è la crescita progressiva di auto attribuibili a persone giuridiche e la contrazione di quelle delle persone fisiche. Al 2014 le prime valevano il 37,4% del mercato e le seconde il 62,6%. Poi va considerato che i giovani mostrano minore propensione all'auto. Nel 2005, il 13,8% del mercato privato era costituito da acquirenti fra i 18 e i 29 anni, quota scesa all'8% a distanza di dieci anni.

Questi elementi, insieme alle cangianti necessità e attitudini di alcuni ceti urbani, hanno consentito il decollo nelle grandi città italiane del car sharing (trainato da formule di accesso più facilmente gestibili rispetto al passato e dalla scommessa di alcuni grandi player privati). Però è evidente che il fenomeno rappresenta un «di cui» di un processo di portata più ampia. Quello che si può dire con certezza è che una quota crescente di

popolazione sta incorporando nelle proprie strategie di vita la rottura del legame tra il possesso di un bene e il suo utilizzo. Un possesso che risulta a tratti vincolante, impegnativo, gravato da oneri spesso non prevedibili. Un utilizzo che, al contrario, consente (senza modificare le proprie abitudini) di sperimentare una libertà ed una «leggerezza» prima non prevedibili.

Un secondo elemento che in prospettiva potrà risultare strategico - conclude il Rapporto Aniasa-Censis - attiene al valore collettivo che i servizi di noleggio possono apportare, soprattutto incorporando le soluzioni più avanzate di smart mobility. Se è verosimile che nel modello italiano di mobilità l'auto manterrà sostanzialmente il suo ruolo, assume notevole interesse la possibilità di ridurne il numero complessivo, aumentandone contemporaneamente la disponibilità di utilizzo. Il congestionamento urbano, a ben guardare, è alimentato soprattutto dalle auto in sosta, ossia da veicoli che rimangono immobili per intere giornate. La possibilità di metterli in «circolazione» è forse una delle sfide più innovative che si profilano negli scenari della mobilità futura. (riproduzione riservata)



Sezione: ANIASA



Peso: 46%

L'associazione è nata nel 1965 con quattro aziende di noleggio e una flotta di circa 3.000 veicoli

# L'ANIASA FESTEGGIA IL MEZZO SECOLO

## Al 1995 risale l'introduzione del noleggio a lungo termine

La formula del noleggio per l'automobile è un fenomeno esploso negli ultimi anni e sembra quindi di introduzione relativamente recente nel nostro sistema economico e di relazioni. Oggi che si avvia a superare la quota di un quinto del mercato delle immatricolazioni, con soluzioni avanzate sempre più orientate alla condivisione del bene auto e comunque fondate sull'uso e non sulla proprietà, il noleggio si rivela di grande attualità e straordinaria proiezione futura. Fa sensazione, quindi, rendersi conto che solo pochi giorni fa Aniasa, l'Associazione che riunisce le imprese italiane del settore, ha festeggiato i 50 anni di vita. Nasce infatti nel 1965, con quattro aziende di noleggio a breve termine, mettendo assieme una flotta di circa 3 mila veicoli. Primo presidente è Renato Calligaro. L'attività inizia su questioni di carattere economico ed amministrativo, con primi contatti con le Istituzioni a livello territoriale. È di sette anni dopo l'adesione a Confindustria, due anni dopo entra a far parte di Ecatra, l'associazione a livello europeo delle attività di noleggio veicoli.

È ancora il breve termine a recitare la parte da protagonista negli anni 80, quando il renting diventa importante volano per il turismo. È l'epoca in cui esplose il fly&drive dagli Stati Uniti e si ottengono risultati concreti su questioni generali, quali buoni benzina per i turisti stranieri e permessi di accesso ai centri storici. I numeri sono ancora limitati: nel 1984 l'Associazione annovera nove imprese e 15 mila veicoli in flotta. Vengono

stipulati 400 mila contratti di noleggio all'anno.

Il noleggio a lungo termine arriva qualche anno dopo. Nel 1995, dopo che il nuovo Codice della Strada ha

dato ricono-

scimento legislativo

al noleggio veico-

li, viene costituita

la Sezione Noleggio a

Lungo Termine

per rispondere alla nuova domanda del mercato: sono associate 8 imprese con 21 mila veicoli. Nel noleggio a breve, le aziende sono 8, con 32 mila veicoli. Il fatturato dell'intero settore è di 390 milioni di euro.

Da qui comincia la scalata, come evidenzia il grafico: le abitudini degli italiani, le scelte delle aziende, la normativa concorrono a determinare condizioni per una crescita sensibile dei numeri. Nella legge Finanziaria 1998 viene regolamentato fiscalmente l'uso dell'auto aziendale: il noleggio è riconosciuto come modalità di acquisizione del bene auto, parificandolo a proprietà e leasing finanziario. Nascono in Aniasa i Comitati di Studio, con il contributo di tecnici ed esperti. La flotta raggiunge quota 250 mila unità ed il fatturato vola a oltre 1,6 mld di euro. Si arriva alla svolta dell'anno Duemila, con una decisa accelerazione. Dal 2001 al 2005 si passa da 250 mila a 540 mila veicoli, cui si aggiungono oltre 100 mila in fleet management. Le associate sono in totale 21. L'Associazione

promuove il primo Convegno nazionale ed inizia la realizzazione del Rapporto annuale.

L'ultimo decennio

segna l'affermazione del

noleggio come

pilastro fondamentale

del settore automotive.

Dall'adesione diretta in Confindustria e potenziamento della

rappresentanza associativa del 2010, quando sono clienti del noleggio a lungo termine 65 mila aziende e 2.400 Pubbliche amministrazioni e si stipulano ogni anno quasi 5 milioni di contratti di noleggio a breve termine, si arriva ai numeri e alla capacità di rappresentanza di oggi, passata attraverso la dimostrata capacità del noleggio di resistere alla crisi, e di supportare il sistema produttivo grazie ai suoi vantaggi economici e finanziari.

Oggi, sotto la presidenza di Fabrizio Ruggiero, il noleggio rappresenta il 20% delle immatricolazioni nazionali, conta 8 mila dipendenti diretti, fatturato oltre 5 miliardi e vanta una flotta di 690 mila veicoli, di cui 120 mila mezzi commerciali. Gli operatori sviluppano servizi a 360 gradi per la crescente domanda di mobilità e trasporto da parte di cittadini



Peso: 48%

ed aziende e anche il car sharing, fenomeno dirompente nel campo dell'uso dell'auto, fa il suo ingresso in associazione. (riproduzione riservata)



*Una Fiat 1100 del 1965*



Peso: 48%

È in particolare quello a lungo termine che sta conquistando spazi maggiori e crescenti di sviluppo

# IL NOLEGGIO TRAINA IL MERCATO

## Ad aprile, 1 auto su 4 immatricolata per la locazione

PAGINE A CURA  
DI ENRICO SBANDI

Il mercato dell'auto ha ripreso a marciare spedito. E il noleggio a lungo termine conquista spazi crescenti anche rispetto al trend: ormai in Italia, in aprile, 1 auto su 4 è risultata immatricolata per noleggio, dato che conferma le nuove tendenze in fatto di formule per la mobilità. La fotografia scattata da Aniasa (l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria) è nitida: nel 2014 e in particolare modo nei primi mesi dell'anno in corso (+5,3% del giro d'affari e +22% di immatricolazioni) la crescita del settore del noleggio veicoli ha sostenuto il mercato dell'auto e supportato la mobilità aziendale e turistica. Questi dati, insieme al consolidamento dell'offerta di car sharing (487 mila iscritti e oltre 5 mln di noleggi), confermano l'evoluzione della mobilità italiana verso nuovi scenari, pur sempre frenata da burocrazia e fiscalità fuori dagli standard europei.

In particolare, l'analisi di Aniasa evidenzia che, 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 (+0,8% vs 2013), con un parco circolante di 690 mila veicoli e le immatricolazioni in rialzo del 25,4% (dalle 234.712 del 2013 alle 268.930 unità), nei primi tre mesi del 2015 gli indicatori hanno continuato a evidenziare un settore in crescita: è aumentato in maniera significativa il fatturato (+5,3%), è cresciuta del 3,5% la flotta di veicoli a noleggio su strada, e hanno registrato un vero e proprio boom le immatricola-

zioni di veicoli (quasi +18 mila unità) che stanno sostenendo il mercato auto e che ad aprile hanno raggiunto il traguardo del 25% di incidenza sull'intero immatricolato. «Il calo delle vendite di auto ai privati verificato in parallelo con la crescita del noleggio», commenta il presidente di Aniasa, Fabrizio Ruggiero, «se di certo conferma un'ancora complicata uscita dalla crisi dell'economia, fornisce indicazioni di un progressivo maggior interesse verso una cultura "pay per us", meno vincolata alla proprietà del bene auto, che ben si coniuga con le nuove tecnologie». «Il mercato italiano dell'auto, che nel 2013 in termini di immatricolazioni accusava una perdita del 48%, proprio in dicembre 2013 ha invertito la tendenza. Il 2014 ha fatto registrare un modesto recupero, ma nel 2015 la ripresa è decollata con tassi di crescita a due cifre. Nei primi mesi dell'anno la spinta che ha sostenuto il mercato è venuta proprio dall'auto aziendale. Il noleggio a breve termine ha fatto registrare un incremento molto sostenuto in quanto si è anticipata la ricostituzione della flotta in vista dell'Expo», commenta Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor. «Le cose sono andate molto bene anche per il noleggio a lungo termine, che alla fine dei primi cinque mesi del 2015 cresce del 21,4% e questo anche perché alla domanda delle grandi flotte comincia ad affiancarsi anche un numero crescente di richieste provenienti dalle piccole aziende e dai professionisti. Le prospettive per la seconda parte dell'anno restano positive per l'intero comparto dell'auto aziendale, e inoltre il mercato complessivo dovrebbe benefi-

ciare anche della ripresa delle vendite a privati che hanno avuto una partenza lenta all'inizio dell'anno ma che stanno fortemente accelerando».

I dati positivi del settore, pur in un contesto economico e automotive ancora lontano dalla ripresa, testimoniano l'efficacia della formula del noleggio a supporto della mobilità aziendale (come sostegno finanziario e strumento di spending review per imprese e PA) e dell'offerta turistica nazionale.

La focalizzazione sul noleggio a lungo termine, in particolare, evidenzia che anche in questo primo scorcio dell'anno è proseguita la crescita delle attività, con tutti indici in crescita. È aumentato del 5,6% (da 1.331 a 1.406 mln di euro) il giro d'affari degli operatori che vedono ampliarsi la propria flotta a 546 mila unità (+3,3% vs primo trimestre 2014). Dopo l'exploit del 2014 (+25,4%), l'aumento di immatricolazioni è proseguito anche nel primo trimestre (+4,1%). Di buon auspicio sono in particolare gli ordinativi registrati finora dalle società di long term (ben 50.840), in crescita del 17,4%. (riproduzione riservata)



Peso: 40%

# È il valore che il mercato potrebbe raggiungere entro due anni LUNGO TERMINE AL 25%

## Nel settore turistico ci sono spazi di crescita

**N**on ha dubbi Fabrizio Ruggiero, numero uno di Amiasa (l'associazione delle imprese di noleggio aderente a Confindustria): le auto in flotta hanno un buon margine di crescita.

**Domanda. Presidente Ruggiero, quanto spazio ha davanti a sé il noleggio a lungo termine?**

**Risposta.** Nel contesto legislativo, infrastrutturale e di mercato attuale si può passare stabilmente dall'attuale 20% medio al 25% entro un paio di anni, auspicando che questo, che è un dato relativo, possa riferirsi a un contesto di generale ripresa dei veicoli venduti ai privati. Il noleggio è un mercato che sta crescendo, nel settore B2B comincia a esserci un po' di ripresa economica, vediamo spazi di miglioramento dell'offerta nel settore turistico, che presenta anche spazi per un allungamento della stagionalità, sta andando bene ed è in crescita il settore del car sharing, altro fenomeno che porterà il settore a stabilizzare la performance di 1 auto a noleggio ogni 4 immatricolazioni, dato mensile relativo ad aprile, anche sulla media annua.

**D. Ha parlato di contesto legislativo: quali sono i freni?**

**R.** Preciso la nostra contrarietà alle campagne incentivi, che non sono strutturali, ma spostano volumi senza creare valore nel medio-lungo termine. Basterebbe tornare a una normativa fiscale ante-Fornero, cioè riportando la deducibilità al 40% rispetto al 20% attuale e se si cominciasse a lavorare su alcuni elementi di semplificazione

amministrativa - pensiamo al famigerato e recente articolo 94, sulle intestazioni, ma anche alla possibilità di avere agevolazioni come accessi a strisce blu e ztl basate non sulla targa del veicolo, ma sul driver - lo spazio di crescita esistente potrebbe staccarsi da qual 25% e andare verso numeri ancora più importanti, verso il 30 o il 35%.

**D. Una fetta non trascurabile di immatricolato di gamma medio-alta ormai non ha targhe italiane. Quante di queste sono sottratte alle compagnie di noleggio che operano in Italia?**

**R.** Il forte inasprimento della normativa ha portato alcuni soggetti, secondo noi in maniera sbagliata, a immatricolare e utilizzare forme quali il leasing immatricolato in altri Paesi dell'Unione o altre soluzioni che, in un momento di scarsa chiarezza legislativa sui vincoli, consentono a qualcuno di utilizzare abitualmente in Italia questi veicoli. Il nostro Paese sta fortemente disincentivando l'alto di gamma, in molti hanno scelto di rendersi meno evidenti al fisco abbandonando veicoli di grossa cilindrata, si è creata una falsa

battaglia contro chi su quei veicoli le tasse le pagava e adesso non le paga più, o facendone a meno o aggirando la legge italiana, con il vantaggio aggiuntivo di sfuggire anche alle contravvenzioni. Si configura un fenomeno fortemente lesivo del nostro mercato e anche del mercato del leasing. Ci vorrebbe una norma che, nella tutela della libera circolazione, stabilisca tempi definiti per la circolazione abituale di auto al di fuori del proprio territorio d'immatricolazione, oltre i quali scatti la sanzione. L'obbligo di reimmatricolazione oggi c'è per la persona fisica, ma non esiste per le persone giuridiche, come aziende di leasing o di noleggio a lungo termine.

**D. Quanto vi danneggia questo fenomeno?**

**R.** In termini numerici, non esistono stime ufficiali, ma parliamo di un quantitativo che oscilla fra le 10 e le 20 mila auto. Non sono entità trascurabili, considerando che si tratta di auto di una certa importanza. E non si dimentichi che non ci perdiamo solo noi noleggiatori, ma anche lo Stato italiano, che non percepisce tasse. (riproduzione riservata)



Fabrizio Ruggiero



Peso: 40%

# Sarà l'automobile a coprire la crescente richiesta che si dovrebbe sviluppare da qui a 15 anni

## VETTURE PROTAGONISTE DELLA MOBILITÀ

### Il car sharing la forma che cresce di più, oggi e in prospettiva

Non solo flotte e non solo noleggio: protagonista della mobilità del futuro prossimo sarà quella condivisione che già oggi sta innescando una piccola rivoluzione all'interno dei nostri centri abitati.

**Aniasa** (l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria) e Fondazione Censis hanno studiato a fondo il problema e condensato riflessioni e risultati in uno studio presentato di recente. Il rapporto, intitolato «L'evoluzione della mobilità degli italiani - Dallo scenario attuale al 2020-2030», è stato illustrato, in occasione dei 50 anni di attività dell'Associazione dell'autonoleggio.

Queste, in estrema sintesi, le tendenze che emergono dallo studio. La crescente concentrazione di abitanti nelle «regioni metropolitane» (52,3% della popolazione) e l'aumento dei flussi turistici (+42%) genereranno nei prossimi 15 anni nel nostro Paese un deciso aumento dei pendolari. Al centro di questa crescente domanda di mobilità, cui il trasporto pubblico farà fatica a fornire risposte adeguate, ci sarà l'utilizzo dell'auto (già oggi copre oltre il 70% de-

gli spostamenti per lavoro), totalmente connessa, a basse emissioni e autonoma. Decisivo per l'avvento delle smart city la capacità delle istituzioni di governare la digitalizzazione dell'infomobilità. Le proiezioni al 2030 indicano che la quantità di spostamenti

(miliardi di passeggeri al km) passerà da 953 a 1.095, di cui oltre 3/4 in auto e moto.

Cosa accadrà, dunque, per le automobili? Il Rapporto evidenzia

che negli ultimi anni una quota consistente di italiani ha deciso di temporeggiare nella sostituzione dell'auto di proprietà e di ridurre parzialmente l'uso. Tutto ciò ha avuto un impatto sul mercato dell'auto, sulla filiera dell'automotive, sulla vendita dei carburanti, sul transito stradale e autostradale. Bisogna però considerare che gli acquisti delle imprese sono diminuiti in misura percentualmente inferiore, e ancor meglio hanno tenuto gli acquisti di auto a fini di noleggio. La risultante è la crescita progressiva di auto attribuibili a persone giuridiche e la contrazione di quelle delle persone fisiche. Al 2014 le prime valevano il 37,4% del mercato e le seconde il 62,6%. Poi va considerato che i giovani mostrano minore propensione all'auto. Nel 2005, il 13,8% del mercato privato era costituito da acquirenti fra i 18 e i 29 anni, quota scesa all'8% a distanza di dieci anni.

Questi elementi, insieme alle cangianti necessità e attitudini di alcuni ceti urbani, hanno consentito il decollo nelle grandi città italiane del car sharing (trainato da formule di accesso più facilmente gestibili rispetto al passato e dalla scommessa di alcuni grandi player privati). Però è eviden-

te che il fenomeno rappresenta un «di cui» di un processo di portata più ampia. Quello che si può dire con certezza è che una quota crescente di popolazione sta incorporando nelle proprie strategie di vita la rottura del legame tra il possesso di un bene e il suo utilizzo. Un possesso che risulta a tratti vincolante, impegnativo, gravato da oneri spesso non prevedibili. Un utilizzo che, al contrario, consente (senza modificare le proprie abitudini) di sperimentare una libertà ed una «leggerezza» prima non prevedibili.

Un secondo elemento che in prospettiva potrà risultare strategico - conclude il Rapporto **Aniasa-Censis** - attiene al valore collettivo che i servizi di noleggio possono apportare, soprattutto incorporando le soluzioni più avanzate di smart mobility. Se è verosimile che nel modello italiano di mobilità l'auto manterrà sostanzialmente il suo ruolo, assume notevole interesse la possibilità di ridurre il numero complessivo, aumentandone contemporaneamente la disponibilità di utilizzo. Il congestionamento urbano, a ben guardare, è alimentato soprattutto dalle auto in sosta, ossia da veicoli che rimangono immobili per intere giornate. La possibilità di metterli in «circolazione» è forse una delle sfide più innovative che si profilano negli scenari della mobilità futura. (riproduzione riservata)



Peso: 44%

# È lo scenario al 2030 descritto dal Rapporto **Aniasa** e Fondazione Censis DALL'AUTO AI SERVIZI A 360°

## Al centro ci saranno le diverse esigenze dei clienti

L'auto come una camera d'albergo: dove serve, quando serve. «Noleggio 2.0» con durate che possono oscillare fra i 15 minuti e i 5 anni. Lo scenario tracciato dal Rapporto «L'evoluzione della mobilità degli italiani - Dallo scenario attuale al 2020-2030» di **Aniasa** e Fondazione Censis presenta indicazioni curiose e interessanti.

In primo luogo, sul futuro peserà l'evoluzione tecnologica di cui si troveranno a godere i veicoli, per effetto delle innovazioni introdotte dall'industria automotive e dall'industria ICT.

Già oggi, sotto l'aspetto tecnico, si possono classificare specifiche direttrici di evoluzione: le propulsioni Hybrid ed elettriche (queste ultime soprattutto nelle città, per il trasporto merci e per quello individuale non esclusivo, come taxi e car sharing) avranno l'effetto di rendere le ztl accessibili a più persone; c'è poi la crescente connettività delle automobili (connected car), grazie alla quale il veicolo riesce a dialogare con i sistemi di regolamentazione del traffico, oltre alla telediagnosi e al sistema di connettività tra auto e driver, rendendo possibile l'accesso ottimizzato alle ztl e l'utilizzo sofisticato dei parcheggi. In alcune attività, poi, addirittura ci sono auto in grado di funzionare senza intervento umano in alcune attività di base, ma non solo (autonomous car). «Il direct access, ossia l'utilizzo di veicoli senza l'intermediazione umana», si legge nel Rapporto, «favorirà la diffusione di veicoli ad uso privato, ma su base temporanea e non esclusiva (modello camera d'albergo). Inoltre, la capacità delle auto di spostamento autonomo scollegherà il luogo dell'arrivo/partenza da quello della sosta».

Cosa offrirà il mondo del noleggio a fronte di questo scenario? La domanda sarà di servizi sempre più innovativi, ai quali andranno ad aggiungersene di integrativi, sviluppati da terzi e convergenti all'obiettivo di soddisfare in modo complessivo le esigenze di mobilità dei clienti.

L'evoluzione da oggi al 2030 indicata dal rapporto è da noleggio di auto a noleggio di mobilità nel suo complesso.

La dimensione in cui lavoreranno gli operatori sarà sempre più ampia: accanto alla iperspecializzazione su alcuni prodotti, andranno ad aggregarsi servizi complementari, in modo da poter servire il cliente a 360 gradi con una sola interfaccia commerciale. Questo scenario, avverte lo studio, non riguarderà tutti e indistintamente: «le realtà con dimensioni più limitate e minore disponibilità di mezzi finanziari sceglieranno strategie centrate sulla specializzazione e sull'eccellenza operativa, puntando ad un mercato stimolato proprio dagli "integratori di servizi di mobilità" che faranno crescere la domanda dei clienti "finali", ma che cercheranno partner specialistici per buona parte dei servizi «integrati»». L'effetto di mettere assieme servizi diversi entro un'unica relazione col cliente sarà quello di sfumare alcune delle barriere che oggi separano i singoli prodotti: il rent-a-car, il noleggio a lungo termine, il car sharing e l'as-

sistenza su strada. Ci saranno imprese che conserveranno la forte specializzazione operativa, pur offrendo al cliente il portafoglio completo di soluzioni; altre imprese si troveranno ad esplorare una strada diversa, determinando anche un superamento della definizione del servizio in funzione della durata, optando per un servizio di mobilità ampiamente inteso.

«Non appare irrealistico dunque immaginare nel 2030 un noleggio/assistenza 2.0, che vada da 15 minuti a 5 e più anni»,

conclude il Rapporto **Aniasa-Fondazione Censis**, «garantendo una serie di strumenti di mobilità e l'accesso a territori, spazi a pedaggio e parcheggi. 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».

Quali e quante di queste ipotesi andranno a verificarsi, dipenderà comunque dai clienti:

il driver del cambiamento è e resterà comunque legato alla domanda proveniente da chi intende accedere in maniera più facile e immediata a forme diverse e integrate di mobilità. (riproduzione riservata)



Peso: 46%

L'associazione è nata nel 1965 con quattro aziende di noleggio e una flotta di circa 3.000 veicoli

# L'ANIASA FESTEGGIA IL MEZZO SECOLO

## Al 1995 risale l'introduzione del noleggio a lungo termine

La formula del noleggio per l'automobile è un fenomeno esploso negli ultimi anni e sembra quindi di introduzione relativamente recente nel nostro sistema economico e di relazioni. Oggi che si avvia a superare la quota di un quinto del mercato delle immatricolazioni, con soluzioni avanzate sempre più orientate alla condivisione del bene auto e comunque fondate sull'uso e non sulla proprietà, il noleggio si rivela di grande attualità e straordinaria proiezione futura. Fa sensazione, quindi, rendersi conto che solo pochi giorni fa Aniasa, l'Associazione che riunisce le imprese italiane del settore, ha festeggiato i 50 anni di vita. Nasce infatti nel 1965, con quattro aziende di noleggio a breve termine, mettendo assieme una flotta di circa 3 mila veicoli. Primo presidente è Renato Calligaro. L'attività inizia su questioni di carattere economico ed amministrativo, con primi contatti con le Istituzioni a livello territoriale. È di sette anni dopo l'adesione a Confindustria, due anni dopo entra a far parte di Ecatra, l'associazione a livello europeo delle attività di noleggio veicoli.

È ancora il breve termine a recitare la parte da protagonista negli anni 80, quando il renting diventa importante volano per il turismo. È l'epoca in cui esplose il fly&drive dagli Stati Uniti e si ottengono risultati concreti su questioni generali, quali buoni benzina per i turisti stranieri e permessi di accesso ai centri storici. I numeri sono ancora limitati: nel 1984 l'Associazione annovera nove imprese e 15 mila veicoli in flotta. Vengono stipulati 400 mila contratti di noleggio all'anno. Il noleggio a lungo termine

arriva qualche anno dopo. Nel 1995, dopo che il nuovo Codice della Strada ha dato riconoscimento legislativo al noleggio veicoli, viene costituita la Sezione Noleggio a Lungo Termine per rispondere alla nuova domanda del mercato: sono associate 8 imprese con 21 mila veicoli. Nel noleggio a breve, le aziende sono 8, con 32 mila veicoli. Il fatturato dell'intero settore è di 390 milioni di euro.

Da qui comincia la scalata, come evidenzia il grafico: le abitudini degli italiani, le scelte delle aziende, la normativa concorrono a determinare condizioni per una crescita sensibile dei numeri. Nella legge Finanziaria 1998 viene regolamentato fiscalmente l'uso dell'auto aziendale: il noleggio è riconosciuto come modalità di acquisizione del bene auto, parificandolo a proprietà e leasing finanziario. Nascono in Aniasa i Comitati di Studio, con il contributo di tecnici ed esperti. La flotta raggiunge quota 250 mila unità ed il fatturato vola a oltre 1,6 mld di euro. Si arriva alla svolta dell'anno Duemila, con una decisa accelerazione. Dal 2001 al 2005 si passa da 250 mila a 540 mila veicoli, cui si aggiungono oltre 100 mila in fleet management. Le associate sono in totale 21. L'Associazione promuove il primo Convegno nazionale ed inizia la realizzazione del Rapporto annuale.

L'ultimo decennio segna l'affermazione

zione del  
noleggio  
come  
pilastro  
fondamentale  
del settore  
automotive.

Dall'adesione diretta in Confindustria e potenziamento della rappresentanza associativa del 2010, quando sono clienti del noleggio a lungo termine 65 mila aziende e 2.400 Pubbliche amministrazioni e si stipulano ogni anno quasi 5 milioni di contratti di noleggio a breve termine, si arriva ai numeri e alla capacità di rappresentanza di oggi, passata attraverso la dimostrata capacità del noleggio di resistere alla crisi, e di supportare il sistema produttivo grazie ai suoi vantaggi economici e finanziari.

Oggi, sotto la presidenza di Fabrizio Ruggiero, il noleggio rappresenta il 20% delle immatricolazioni nazionali, conta 8 mila dipendenti diretti, fatturato oltre 5 miliardi e vanta una flotta di 690 mila veicoli, di cui 120 mila mezzi commerciali. Gli operatori sviluppano servizi a 360 gradi per la crescente domanda di mobilità e trasporto da parte di cittadini ed aziende e anche il car sharing, fenomeno dirompente nel campo dell'uso dell'auto, fa il suo ingresso in associazione. (riproduzione riservata)



Peso: 44%



Peso: 44%