



Ministero
delle Infrastrutture
e dei Trasporti



ANIASA

Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio,
della Sharing mobility e dell'Automotive digital

PAY PER USE

MUOVERSI IN UN MONDO CHE CAMBIA



23°
RAPPORTO

MOBILITY
TOURISM
CAR SHARING
COMPANY CAR
DIGITAL AUTOMOTIVE



AgenziaItalia

FLEET MANAGEMENT SUITE – VHM

DATA DRIVEN COMPANY

SERVIZI AMMINISTRATIVI

SERVIZI DI OUTSOURCING ASSICURATIVO

SERVIZI DI PRATICHE AUTO

GESTIONE BOLLO AUTO

SOFTWARE AS A SERVICE PER VOD

VIRTUAL WORKSPACE

MARKETPLACE PNEUMATICI USATI

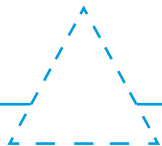
SOLUZIONI E SERVIZI TAYLOR MADE

LAORATORIO DI RICERCA AGITALAB

WWW.AGITA.IT



RAPPORTO ANIASA
sul noleggio veicoli 2023



ANIASA - Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital rappresenta nel Sistema di Confindustria le imprese che svolgono attività di locazione veicoli senza conducente e servizi collegati alla mobilità.

ANIASA aderisce a Leaseurope, che raggruppa le analoghe associazioni di categoria e costituisce riferimento in sede europea.

Le imprese rappresentate da ANIASA supportano la mobilità del Paese attraverso servizi di:

- locazione veicoli a breve termine
- locazione veicoli a lungo termine
- gestione flotte aziendali (fleet management)
- locazione veicoli industriali
- car sharing
- soccorso stradale, servizi attinenti la mobilità, autorimesse e parcheggi
- digital automotive

Per le aziende associate, ANIASA svolge le seguenti attività:

- promuove e gestisce il rapporto con le Istituzioni legislative nazionali e comunitarie per lo sviluppo e l'adeguata regolamentazione del mercato;
- tutela gli interessi degli associati in materia economica e fiscale, fornendo assistenza e consulenza sull'applicazione delle norme di riferimento;
- stipula il CCNL del settore ed elabora indirizzi di politica sindacale per le imprese, offrendo ogni tipo di assistenza in materia;
- organizza la raccolta e l'elaborazione dei parametri di riferimento del mercato tramite società specializzate;
- promuove iniziative utili a diffondere la cultura dell'autonoleggio.

ANIASA, insieme a Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti, ha costituito nel 2012 l'Ente Bilaterale Nazionale Autonoleggio (EBAN), con lo scopo di promuovere e sostenere il settore con iniziative formative, anche attraverso studi e ricerche.

Consiglio Generale ANIASA

Presidente	Alberto Viano Dario Casiraghi Enrico Colombo Mario Ferro Italo Folonari Stefano Gargiulo Roberto Moneda Mario Tavazza Gianluca Testa Philippe Valigny
Past President	Massimiliano Archiapatti



- 4 Premessa tecnica
- 5 Presentazione del XXIII Rapporto
- 12 Aspetti macroeconomici

CAPITOLO 1

24 IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL 2023

- 24 Indicatori chiave
- 26 Analisi del fatturato
- 29 Analisi dei volumi
- 32 Analisi del cliente
- 33 Analisi della flotta
- 36 Utilizzo della flotta
- 37 Immatricolazioni e acquisizioni
- 38 Punti vendita
- 39 Analisi dei furti e appropriazioni indebite
- 41 Indicatori chiave aeroporti e downtown
- 43 Indicatori chiave noleggio breve termine di vetture
- 44 Indicatori chiave noleggio breve termine di furgoni
- 45 Indicatori chiave per tipologia di canale

CAPITOLO 2

49 IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2023

- 50 Analisi del fatturato
- 54 Analisi della flotta
- 59 Analisi degli ordini
- 62 Analisi delle immatricolazioni
- 66 Analisi del corporate car sharing

CAPITOLO 3

69 LE FLOTTE AZIENDALI IN EU

- 72 Analisi dei canali di vendita
- 73 Analisi dei canali nei 7 Paesi top in EU
- 81 Analisi delle alimentazioni nei 7 Paesi top in EU
- 87 Alimentazioni nei 7 Paesi top in EU (flotte e Rac)

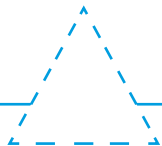
CAPITOLO 4

102 LE ATTIVITÀ DI CAR SHARING NEL 2023

CAPITOLO 5

105 I SERVIZI DI DIGITAL AUTOMOTIVE DEL 2023

115 LE IMPRESE ASSOCIATE



PREMESSA TECNICA

Il testo del presente Rapporto per le parti relative al noleggio a breve e lungo termine nonché il testo e le tabelle dello scenario macroeconomico sono stati redatti dal Centro Studi Fleet&Mobility.

Per il capitolo relativo al noleggio a breve termine i dati sono stati acquisiti direttamente presso le associate ANIASA dal Centro Studi Fleet&Mobility e da questo controllati, analizzati ed elaborati. In casi limitati e di minor rilievo, in mancanza di rilevazioni puntuali, sono state effettuate delle stime, sulla base di dati certi.

Per il capitolo relativo al noleggio a lungo termine, i dati relativi ai volumi sono stati acquisiti, analizzati ed elaborati dal Centro Studi Fleet & Mobility, utilizzando le fonti pubbliche ufficiali. Sono altresì stati utilizzati dati acquisiti direttamente presso le associate ANIASA dal Centro Studi Fleet&Mobility e da questo controllati, analizzati ed elaborati.

Il capitolo sulle flotte aziendali in EU è stato redatto da Dataforce Italia, operatore specializzato in ambito europeo, fornitore alla filiera automobilistica di informazioni sulle flotte ed i vari canali di vendita presenti sui mercati.

Il capitolo relativo alle attività di car sharing è stato redatto da BAIN & Company Italy, Inc.

Il capitolo relativo ai servizi Digital Automotive è stato redatto da ANIASA.

PRESENTAZIONE XXIII RAPPORTO

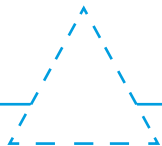
Il profondo cambiamento che sta attraversando da anni ogni componente della filiera dell'industria e dei servizi automobilistici ha avuto nel 2023 ulteriori sollecitazioni. Una trasformazione quasi vorticosa, con progetti di investimento e decisioni politiche in permanente oscillazione, derivante da avvenimenti che hanno inciso sulla nostra quotidianità e sull'economia mondiale. Li conosciamo bene. Da una parte, pandemia, crisi dei microchip e della logistica, incertezze derivanti dagli eventi bellici ed energetici, inflazione, per citarne alcuni. Dall'altra, progressiva digitalizzazione, diffusione dell'Internet of Things, avvento dell'AI, maggiore sensibilità verso le politiche ambientali. Un mix che rende complesso, ma proprio per questo sfidante, il contesto generale della mobilità.

Il dibattito in Europa sul futuro di un'industria, che nel 2023 ha prodotto 12,1 milioni di veicoli, è diventato più intenso da quasi un decennio, dal famoso "Dieselgate". Di certo l'approvazione del Green Deal, il grande progetto per arrivare entro il 2050 alla neutralità climatica, e, a distanza temporale più breve, lo stop dal 2035 alla produzione di veicoli con motore termico, stanno producendo un forte impatto sul comparto, chiamato ad una complessa transizione verso una mobilità sempre più sostenibile.

Una situazione che ha visto l'anno scorso la necessità di una migliore gestione delle derivanti problematiche economiche, sociali ed ambientali, in un primo tempo forse sottovalutate. Dopo un'intensa pressione di vari Paesi produttori di autoveicoli e componentistica, in primis l'Italia, la Commissione EU ha deliberato a novembre scorso di procedere ad una riflessione sull'avvento dello standard Euro7, riducendo pertanto ulteriori ingenti investimenti da parte degli OEM, già impegnati fortemente sul fronte delle alimentazioni elettriche.

Si sta gradualmente ampliando l'orientamento ad una transizione sostenibile, ma pianificata e condotta con attenzione, senza ideologismi, evitando ripercussioni negative su produzione e occupazione. L'indirizzo è verso la neutralità tecnologica, puntando a zero emissioni di CO₂, senza chiudere a priori il percorso verso tecnologie green diverse dall'elettrico. Alimentazione che continua comunque a farsi strada in Europa, dove nel 2023 le auto elettriche hanno conquistato il 15,7% di quota di mercato (erano al 13,9% nel 2022), superando le vetture diesel che si fermano all'11,9% (14,5% l'anno precedente). L'auto elettrica diventa quindi la terza alimentazione in Europa dopo la benzina e l'ibrido. La strada è chiara, vanno meglio definite le tappe.

L'industria automobilistica europea è chiamata ad affrontare la sfida del passaggio all'elettrico, ma forti sono i rischi di un sorpasso-invasione dell'auto Made in China, paese leader in tecnologie ambientali, batterie, proprietario mondiale di terre rare.



Una progressiva penetrazione di aziende cinesi che preoccupa l'Unione ed imprese europee, obbligate a ricercare nuove strategie.

L'UE è a un crocevia: accelerare la transizione ambientale, puntare sulle eccellenze storiche per portare a zero i livelli di emissioni dell'endotermico, investire sul rinnovato successo delle ibride. Appare evidente la necessità di una comune politica industriale, e specialmente fiscale, che superi incertezze, sperequazioni, ritardi che possano compromettere la vitalità di un comparto, che contribuisce per il 7% alla generazione del PIL comunitario e che (sempre secondo i dati della Commissione Europea) dà lavoro complessivamente a 13,8 milioni di persone, di cui 3,5 nel manufacturing diretto e indiretto.

Il settore automotive si è trovato dinnanzi a nuove sfide, prima tra tutte la necessità di gestire la logistica, per mantenere le date di consegna, problematica che ha coinvolto tutta la filiera con inevitabili ricadute sul cliente finale. In questo senso la flotta (navale) cinese specializzata nel trasporto autovetture a fine 2023 conteggiava ben 33 cargo e quest'anno una delle più importanti case automobilistiche cinesi ha programmato l'acquisto di una sua nuova flotta di 8 mercantili, da 7mila automobili ciascuna.

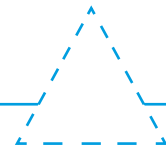
Il mercato automotive in Italia

Il mercato nazionale del 2023 è ancora distante dai risultati ante-pandemia, ma lontano un'epoca dall'inizio anni 2000, quando i volumi superavano i 2 milioni di unità con il record nel 2007 di quasi 2,5 milioni di autovetture vendute. Un totale di 1.575.000 autovetture, +19% sul 2022, vale a dire 250.000 in più, ma ancora 350.000 sotto il livello pre-covid, che continua ad avere un gap di quasi il 20%.

Leggermente meglio l'andamento dei veicoli commerciali, con un rialzo del 23%, arrivati a 187.000 nuove targhe, 35.000 in più rispetto al 2022. Una crescita progressiva verso le 200mila unità trainata dall'e-commerce e dalle esigenze commerciali emergenti dal territorio.

Vari sono i fattori che incidono su un comparto chiave della nostra economia, in termini di PIL e di peso tributario. La situazione economica italiana nel suo complesso presenta maggiori aspetti di vitalità rispetto ad altri Paesi EU, ma la domanda continua a restare debole a causa dell'inflazione incorporata nel 2022-2023, che ha visto il reddito medio reale italiano indebolirsi ulteriormente.

Si aggiunge il prezzo delle auto, in crescita negli ultimi due anni del 34%, accompagnato da una salita dei tassi di interesse, che ha reso l'utilizzo del bene auto maggiormente oneroso. E poi la crisi del modello produttivo delle city car, problema nell'agenda, ma non nelle linee produttive dei grandi player dell'auto. Il rischio reale è che i produttori cinesi siano pronti a colmare questi divari, produttivi e di mercato, che si stanno accumulando.



Sulle politiche economiche per l'auto occorre maggiore incisività. Il Fondo Automotive, stabilito nel 2022 con uno stanziamento pluriennale fino al 2030 di 8,7 miliardi, è di certo fondamentale sia per le misure utili alla diffusione di tecnologie a zero o bassissime emissioni, sia per la riconversione industriale. Ma è necessaria una migliore valutazione dei risultati conseguiti, pronti ad una revisione delle regole in direzione della maggiore domanda, evitando, in pratica, l'inutilizzazione di cospicui stanziamenti.

Il parco nazionale continua infatti ad invecchiare. Secondo l'Automobile Club Italia, l'età media delle autovetture circolanti in Italia si avvicina ai 13 anni, registrando un incremento significativo rispetto agli anni precedenti. Al 2023, le autovetture hanno raggiunto un'età media di 12 anni e 10 mesi, un aumento di quattro mesi rispetto al 2022.

Un invecchiamento del parco accompagnato da una crescita numerica delle vetture. Si stima che circa 41 milioni di auto siano attualmente in circolazione, con un incremento di 700.000 unità rispetto all'anno precedente. Una situazione che porta l'Italia ad avere uno dei rapporti autovetture/popolazione più alti in Europa, con 693 auto ogni 1.000 abitanti, un indice in aumento rispetto al passato. E oltre 10 milioni di autovetture sono di classe ante Euro 4.

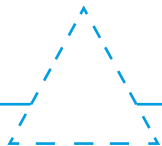
Da apprezzare l'intendimento dell'attuale Governo di svincolare il sistema di incentivi da posizioni ideologiche, aggiornandolo e collegandolo alla realtà del mercato, dei livelli di emissioni, delle potenzialità economiche delle famiglie.

Il mercato del noleggio nel 2023

I risultati di fine 2023 indicano un settore in buona salute, che sta superando le difficoltà originate dalla pandemia. Il fatturato del noleggio autoveicoli ha raggiunto lo scorso anno i 14 miliardi di euro, in netta crescita rispetto ai 13 miliardi del 2022. Il business del lungo termine ha conseguito un giro d'affari di oltre 10,6 miliardi, mentre il breve termine è arrivato a 1,5 miliardi. I restanti 2,5 miliardi sono stati prodotti dalle attività di servizi automobilistici e digitali strettamente collegati al settore del noleggio.

Elemento che va evidenziato a parte è aver conseguito nel complesso un altro record di immatricolazioni tra auto e veicoli commerciali leggeri: ben 525.000 unità, pari al 29,7% dell'intero mercato italiano, per un valore di acquisti sul mercato nazionale di 1,5 miliardi di euro.

A fine 2023 la clientela degli operatori del noleggio a lungo termine ha raggiunto quota 254.000 soggetti, di cui 90.000 aziende, 3.000 pubbliche amministrazioni e 161.000 privati, una voce quest'ultima ancora e di nuovo in crescita, a conferma del trend che vede sempre più italiani rinunciare all'acquisto dell'auto a favore di formule di utilizzo a pagamento.



Una realtà imprenditoriale basata su 20.000 addetti e che si diffonde sul territorio. Le piccole imprese che ieri operavano nell'ambito delle aziende più grandi hanno oggi propria clientela. E il noleggio è stabilmente approdato alle reti dei concessionari, oggi alle prese con il rivoluzionario cambiamento del modello distributivo, delle officine e dei centri di manutenzione, sempre più partner essenziali per il noleggio ed essi stessi erogatori di servizi di mobilità.

Arricchiscono la fotografia del 2023 più di 36 milioni di giornate di noleggio per esigenze di spostamenti a fini turistici o a breve termine. Una funzione essenziale quella del rent a car non solo per la mobilità nazionale, ma che diventa generatore di indotto dell'ecosistema turistico, settore strategico per la crescita del Paese. Come rilevato dal Centro Studi di European House Ambrosetti, il noleggio a breve è produttore di ricchezza, con un effetto moltiplicatore pari a 1,5 sulla derivante spesa turistica.

Un 2023 in graduale ripresa anche per il car sharing, che sta attraversando un importante processo di consolidamento (non solo in Italia) e di adattamento del modello operativo. L'apertura delle aree di parcheggio nei principali aeroporti, lo sviluppo di offerte B2B per clienti aziendali, l'estensione del noleggio anche al pluri-giornaliero, l'elettrificazione progressiva della flotta, sono i fattori delle nuove dinamiche competitive.

Lo sviluppo della "smart mobility" e l'intermodalità nei centri urbani si sono relazionati con la cultura 'pay per use', attraverso piattaforme digitali con una decisa evoluzione tecnologica (MaaS). L'utilizzo della telematica e dei big data, sempre più presente nell'automotive con grandi interessi alle informazioni sul veicolo e sulla guida, ha determinato l'emergere di realtà imprenditoriali con diverse finalità, coinvolgendo anche case auto, fornitori di connessione digitale e di tecnologia avanzata, società di assicurazione e di soccorso stradale. I servizi digitali applicati all'automotive consentiranno alle aziende di noleggio la strutturazione di nuove proposte di valore, prima di tutte le offerte di mobilità attraverso le subscription, ottimizzando i servizi offerti grazie ai dati disponibili dalla telematica di bordo.

Valori, tutti questi, che portano il settore del noleggio nel suo complesso in prima fila in un altro importante palcoscenico: la realizzazione di 2,6 miliardi di risparmi economici a vantaggio del Sistema nazionale (derivanti dalle economie di scala insite nel noleggio), oltre al contributo annuo alle casse erariali di 2,5 miliardi all'anno.

In sintesi, il noleggio veicoli come colonna portante del mercato automotive nazionale, volano per l'economia, generatore di servizi di mobilità con vantaggi economici, finanziari e gestionali. E, va sempre rimarcato, con il ruolo di promotore di correttezza e di emersione fiscale, con l'applicazione automatica ai soggetti con cui opera della qualità di "contribuenti virtuosi". Una funzione di elevata importanza, che i decisori istituzionali devono ottimizzare.



	2023	2022	Var. %
Fatturato	14 miliardi	13 miliardi	7,8%
Immatricolazioni	525.700	448.500	+25%
- breve termine	75.700	62.500	
- lungo termine	450.000	346.00	
Flotta Circolante:	1.351.481	1.249.227	+8,2%
- breve termine (flotta media)	134.000	122.000	+12,6%
- lungo termine (end fleet)	1.217.481	1.127.227	+8%

Aumentano gli stakeholder di riferimento e la collaborazione con il Governo

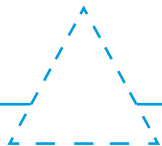
Un'associazione come ANIASA non può che essere in costante movimento, deve anticipare e agganciare le notizie. Un profittevole ampliamento di orizzonti e di contatti ha oggi portato il settore ad un aperto e utile confronto su vari temi con il mondo delle case automobilistiche, della rete dei concessionari e delle organizzazioni di fleet e mobility manager, del settore delle aziende di consulenza automobilistica, dell'emergente mondo della riparazione e della manutenzione delle flotte.

Di grande rilevanza nel corso del 2023 sono stati i confronti e la collaborazione dell'Associazione con il Governo e gli Uffici dei vari Ministeri. Le attività sono state continue e contrassegnate da molteplici aspetti positivi. Il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture è stato di particolare vicinanza alle tematiche del settore, supportando nella soluzione di problematiche interpretative ed operative sulla regolamentazione della circolazione stradale. Il Ministero dell'Interno è intervenuto sul sistema Cargos, con un prezioso coordinamento delle Questure e del Centro Elaborazione Dati del Dipartimento della Pubblica Sicurezza, impegnati nella ricezione dei dati dei locatari da parte delle imprese interessate. Incertezze nell'applicazione degli incentivi sono state risolte dal Mimit, con cui ANIASA ha avuto un continuo colloquio sulle tematiche di riferimento.

Il superamento di vincoli antistorici

I temi generali richiedono spesso tempo e ampiezza nell'interlocuzione con i soggetti pubblici. Se a volte è possibile intervenire sulle normative di settore in tempi sufficientemente brevi, in altre occasioni occorre invece un periodo temporale indefinito, un numero significativo di incontri e di attività documentale, essendo molte le concomitanti variabili che incidono, non ultima la stabilità nella carica dello stesso decisore pubblico.

La funzione ed i vantaggi economici e gestionali del noleggio sono sempre stati evidenziati da ANIASA nelle sedi istituzionali, così come il suo ruolo di interconnessione con la domanda di mobilità sostenibile, con l'industria dell'auto e il relativo indotto,



con attenzione alle tematiche ambientali, con l' articolato comparto dell' industria turistica e con le sinergie intersettoriali del trasporto e della gestione di infrastrutture.

La questione dei vincoli al noleggio, le limitazioni all' utilizzo di veicoli in locazione per alcune attività, è basata nella formulazione dell' articolo 84 del Codice della Strada del 1992, quando il legislatore per vari motivi aveva assunto una posizione protettiva verso determinate categorie. In questo scenario solo nel 2023 è stato possibile regolamentare la possibilità per le categorie dei taxi e degli Ncc di prendere in noleggio i veicoli per l' esercizio della loro attività.

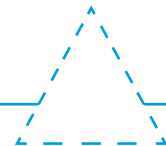
Sempre targata 2023 è poi la positiva nuova legislazione sul noleggio dei veicoli industriali (superiori a 6 tonnellate di portata massima). Sono stati superati, seppure in parte, i limiti risalenti al secolo scorso, stabilendo ora la possibilità di utilizzo anche nei trasporti in conto terzi di veicoli forniti da aziende di noleggio. Si aprono per il settore nuovi scenari di sviluppo. Un business impegnativo, ma l' esperienza maturata nella gestione delle flotte aziendali, con oltre 250.000 veicoli commerciali, è un buon presupposto operativo per le aziende, in un comparto in cui sono comunque necessari forti investimenti, specialmente per l' assistenza e la manutenzione.

Nuovi scenari all'orizzonte per la fiscalità e gli incentivi

Annoso e noto problema che il settore da decenni porta all' attenzione politica riguarda le tematiche fiscali dell' auto aziendale, con un irragionevole Tax Divide con l' EU che comprime il comparto business e penalizza le aziende nazionali rispetto ai competitors europei sostenendo un maggior costo nella produzione di beni e servizi. Oltre alla questione dell' IVA, in Italia si detrae solo il 40% del valore delle vetture aziendali, è stata sempre rimarcata anche la questione della parziale deducibilità delle auto aziendali. Dal 1998 il valore di riferimento non è mai stato aggiornato ed è di circa 18.000 euro, mentre dal 2012 le percentuali di deducibilità sono state ridotte al 20%, quando in altri Paesi EU si deduce il 100% e senza limiti di valore.

Se la previsione di una maggiore detraibilità dell' IVA va obbligatoriamente vista nel complesso contesto normativo europeo, un riequilibrio della deducibilità dei costi è invece più fattibile, rientrando in ambito nazionale. Un segnale positivo viene dall' attuale Governo e dal Vice Ministro al MEF Maurizio Leo. La legge delega per la revisione della fiscalità generale approvata l' anno scorso stabilisce proprio la riformulazione della disciplina dei costi parzialmente deducibili per le aziende. I prossimi mesi saranno fondamentali per concretizzare con il previsto provvedimento attuativo di tale storica statuizione.

Anche il MEF ha compreso che la leva fiscale può dare un forte contributo per raggiungere gli ambiziosi obiettivi di contenimento delle emissioni dei veicoli prefissati per il 2035 dall' UE. Sappiamo bene come le auto aziendali siano il più rapido e performante canale



per immettere sul mercato auto con maggiore eco-compatibilità: ottimizzando i profili tributari ed economici, si potenzierebbe la funzione di sostegno alla riduzione delle emissioni esplicita dal comparto, attivando un fondamentale circolo virtuoso.

Il noleggio a lungo termine ha sempre più un ruolo fondamentale nella transizione tecnologica ed ambientale: oggi oltre 90.000 aziende sono supportate nel processo di rinnovo del proprio parco auto ed accompagnate nella diffusione della mobilità a zero emissioni in linea con gli obiettivi EU di riduzione delle emissioni di CO₂. È da rilevare che il comparto NLT è da anni il maggior acquirente di auto elettriche in Italia (il 30% del totale).

Proprio in tale logica si pone la nuova normativa sugli incentivi annunciata a febbraio scorso dal Tavolo Automotive guidato dal ministro Adolfo Urso. Il settore ha apprezzato il previsto innalzamento della quota per i veicoli a noleggio dal 50 al 100%, che riequilibra il confronto con proprietà e leasing finanziario. Così come è stata ben valutata la possibilità che la politica degli incentivi possa essere profondamente rivista dal 2025. In generale gli incentivi economici funzionano per brevi periodi, ma hanno la lacuna di non essere strutturali e di provocare potenziali alterazioni del mercato. E' preferibile utilizzare una tassazione premiante in un quadro fiscale stabile nel lungo termine.

Un'innovazione che farà storia: il noleggio sociale

Il 2024 è iniziato con uno scenario impensabile 20 anni fa. Nell'ambito della regolamentazione dei prossimi nuovi incentivi all'auto, sono stati stanziati a scopo sperimentale 50 milioni per il cosiddetto noleggio a lungo termine sociale. L'opportunità viene da analoga iniziativa in programmazione in Francia, dove una piattaforma "le leasing électrique" attiva da fine 2023 e gestita dal Ministero dell'Ambiente, sta monitorando l'interesse per le fasce economiche minori verso il noleggio di un veicolo elettrico.

Lo si definisce noleggio sociale, perché lo Stato interviene pagando una parte del canone di noleggio per chi ha un reddito basso. Si tratta di uno strumento ideato per stimolare l'adozione di veicoli elettrici, un nuovo contesto in cui ANIASA ed il settore intendono dare il loro contributo di conoscenze ed esperienze.

È un ulteriore riconoscimento di quanto il noleggio sia oggi diventato attore principale dell'automotive, in particolare per la sostenibilità ambientale e sociale. E in questo scenario siamo certi del contributo strategico e dell'impegno costante che ANIASA potrà offrire alle Istituzioni e agli operatori del mercato.

Alberto Viano,
Presidente ANIASA



ASPETTI MACROECONOMICI

A due anni dalla fine dell'emergenza Covid, l'Europa ha definitivamente archiviato sia il crollo delle attività economiche, sia il conseguente rimbalzo, tornando a un tasso di crescita di zero virgola. Tuttavia è questo l'unico punto in comune con lo scenario del decennio scorso.

L'economia è frenata dalla stretta energetica iniziata nel 2021, quando la ripresa della domanda mondiale si scontrò con un'offerta insufficiente, che scontava cinque/sei anni di disinvestimenti nella ricerca di nuove fonti fossili. Nei due anni successivi il conflitto russo-ucraino ha accentuato alcune criticità, specie sul gasolio per autotrazione, comunque rientrate nello scorso anno.

Contro la crescita economica, o meglio contro una sua dimensione eccessivamente nominale, ha agito pure la politica monetaria della BCE, in questo allineata alla FED e alla Bank of England. Tale politica deflazionistica è stata necessaria per arginare gli effetti dei nutriti interventi di spesa pubblica dovuti all'emergenza Covid, che avevano riscaldato i prezzi al consumo quasi a ridosso delle due cifre, in alcune importanti economie.

Fuori dall'Europa, va segnalata la ripresa della crescita cinese, sebbene a un tasso inferiore al decennio scorso, dopo un 2022 che aveva scontato gli effetti di una politica "zero Covid".

L'Italia ha mostrato un andamento non difforme, sebbene in una posizione diversa da quella che occupava precedentemente. Infatti, la nostra economia è stata in questi anni di ripresa tra le più vivaci.

Ad alimentare i consumi e la crescita ha contribuito senz'altro l'iniezione di spesa pubblica, su tutto, comunque, i bonus edilizi. Inoltre, la componente turistica della nostra economia ha trainato in questi anni di ripresa internazionale dei viaggi. Il traffico passeggeri negli aeroporti è aumentato del 20%, con una punta di quasi il 40% per il principale scalo, Roma Fiumicino. La Spagna, dove questo comparto è altrettanto importante, ha segnato tassi di sviluppo ancora maggiori.

Se la crescita e l'occupazione mostrano indicatori positivi, non lo stesso si può dire per il debito e per la politica di bilancio. Il debito è cresciuto al 145% del PIL, arrivando a toccare 2.800 miliardi e le proiezioni sono di una ulteriore crescita. Il deficit, sganciato dal parametro del 3% del PIL, viaggia ancora alcuni punti sopra in attesa di ridefinire le regole dell'eurozona.

Tutte le grandezze economiche tuttavia devono essere calate nel clima di fluidità geopolitica che caratterizza questi anni. Già il Covid aveva evidenziato come la



globalizzazione dell'economia dovesse essere rivista alla luce della sicurezza delle filiere. Poi la guerra russo-ucraina ha determinato un domino di riassetto delle alleanze mondiali ed europee, in chiave energetica e non solo. Infine, il conflitto mediorientale scoppiato sul finire dello scorso anno ha allontanato un'ipotesi molto concreta di avvicinamento tra molti Paesi arabi e il blocco occidentale.

L'impatto sulle politiche europee non si è fatto attendere, modificando alcune priorità a cominciare dalla spesa per la difesa e la sua organizzazione europea.

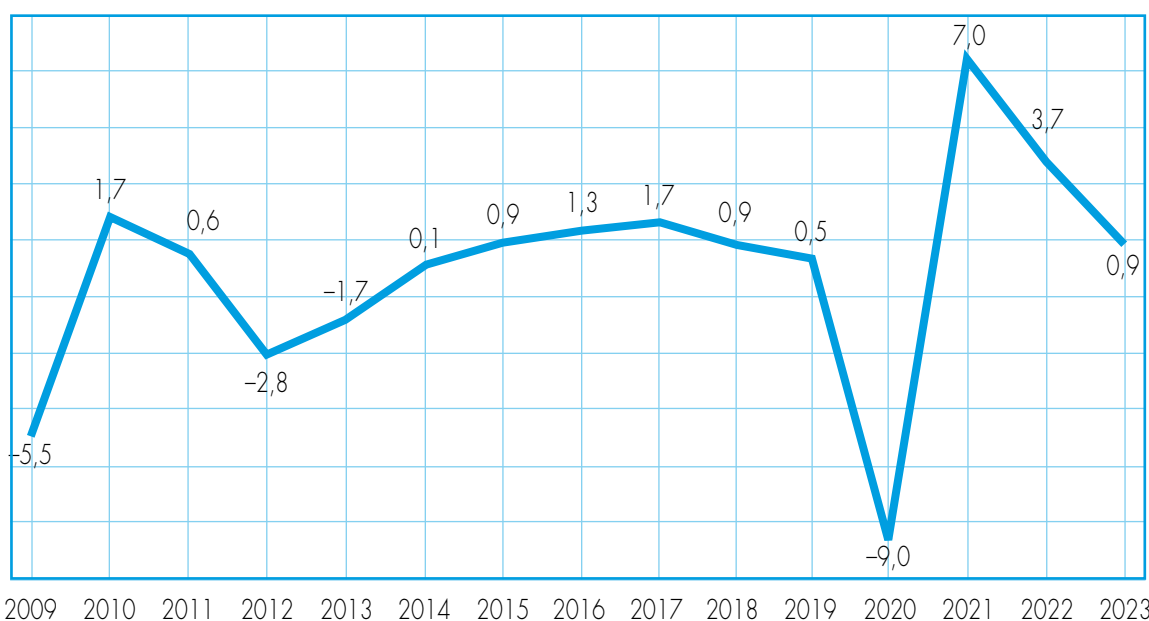
In aggiunta, alcune applicazioni del Green Deal si stanno rivelando meno scontate del previsto, sia sull'energia domestica, sia sulle auto a bassissime emissioni.

In Italia la vendita di auto nuove nel 2023 ha toccato il record di giro d'affari, sfondando il tetto dei 45 miliardi, a fronte di un volume appena sotto 1,6 milioni. In pratica, è proseguito lo slittamento verso modelli di fascia più alta insieme alla politica di aumento dei listini.

Le immatricolazioni di vetture full electric, senza motore termico, sono rimaste intorno al 4%, pur sostenute soprattutto dal canale noleggio. Negli altri principali mercati, la crescita osservata negli anni precedenti è proseguita in Francia, ma non in Germania e UK.

La domanda di usato invece è progressivamente tornata, al netto delle auto-immatricolazioni, sui livelli pre-Covid.

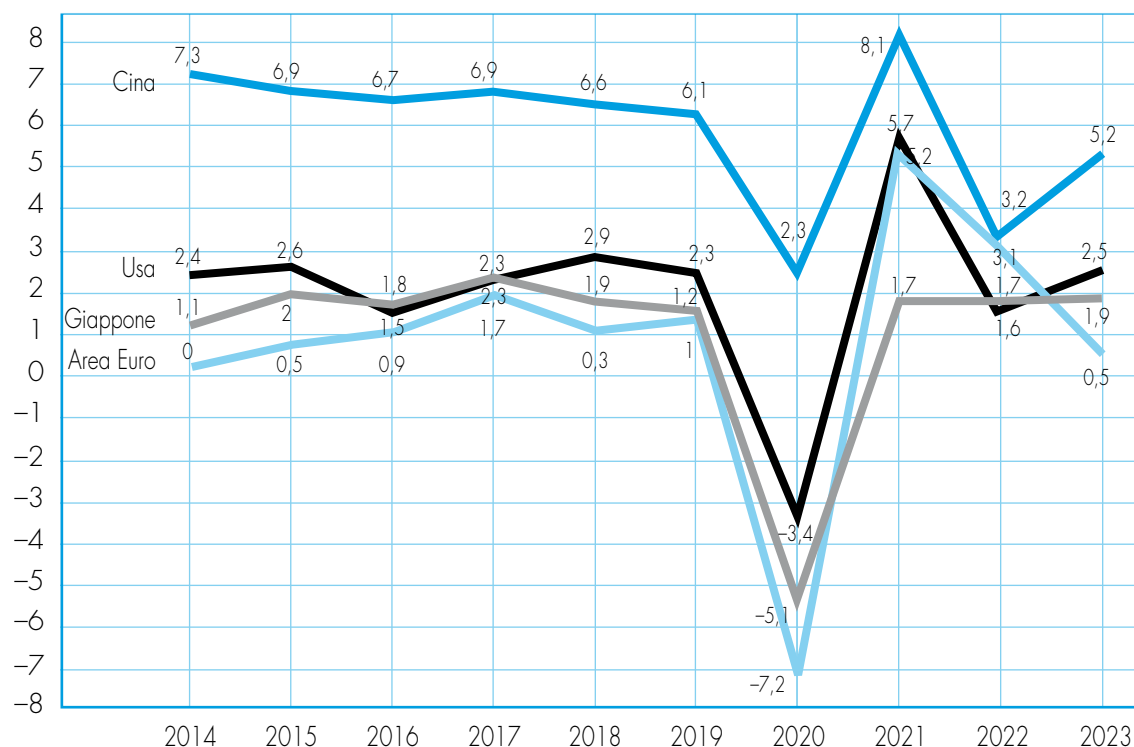
Grafico 1 - PIL Italia - var%



Fonte: Istat

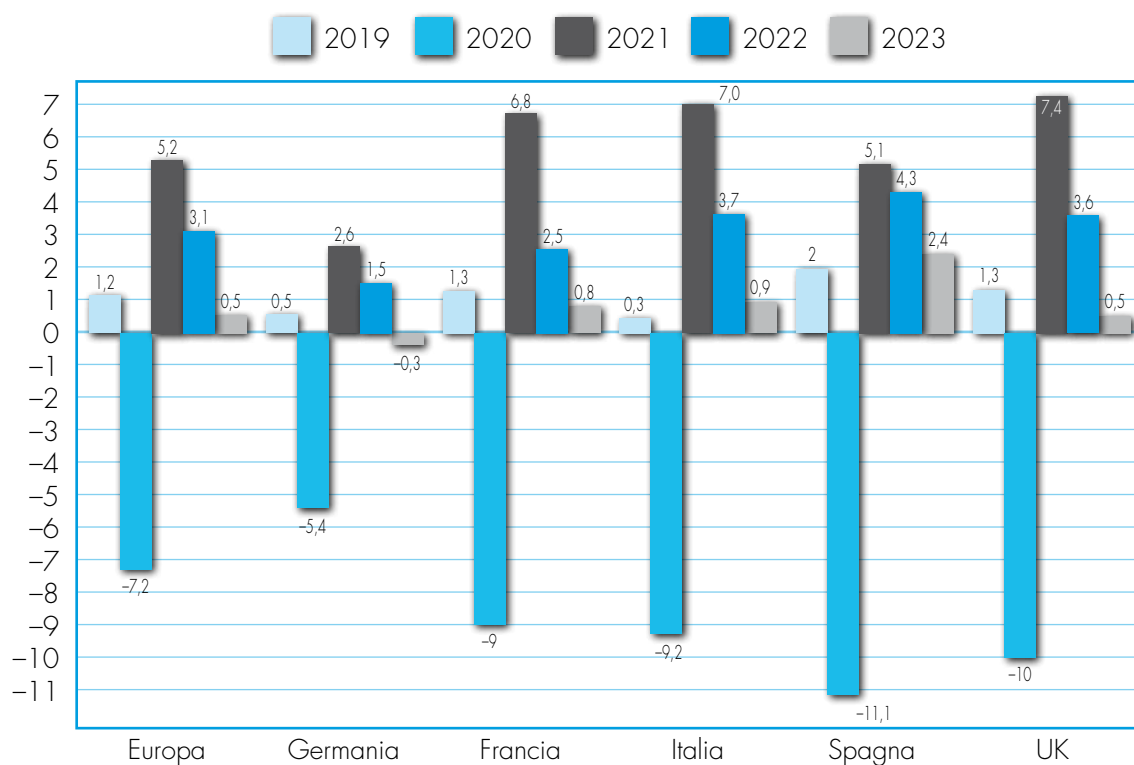


Grafico 2 - PIL per Paese - var%

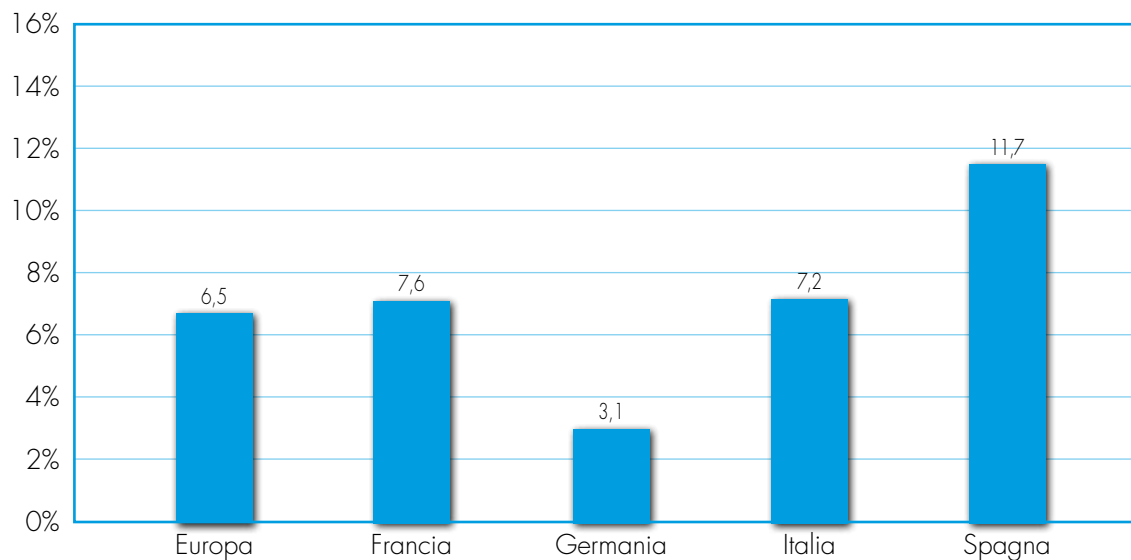


Fonte: IMF

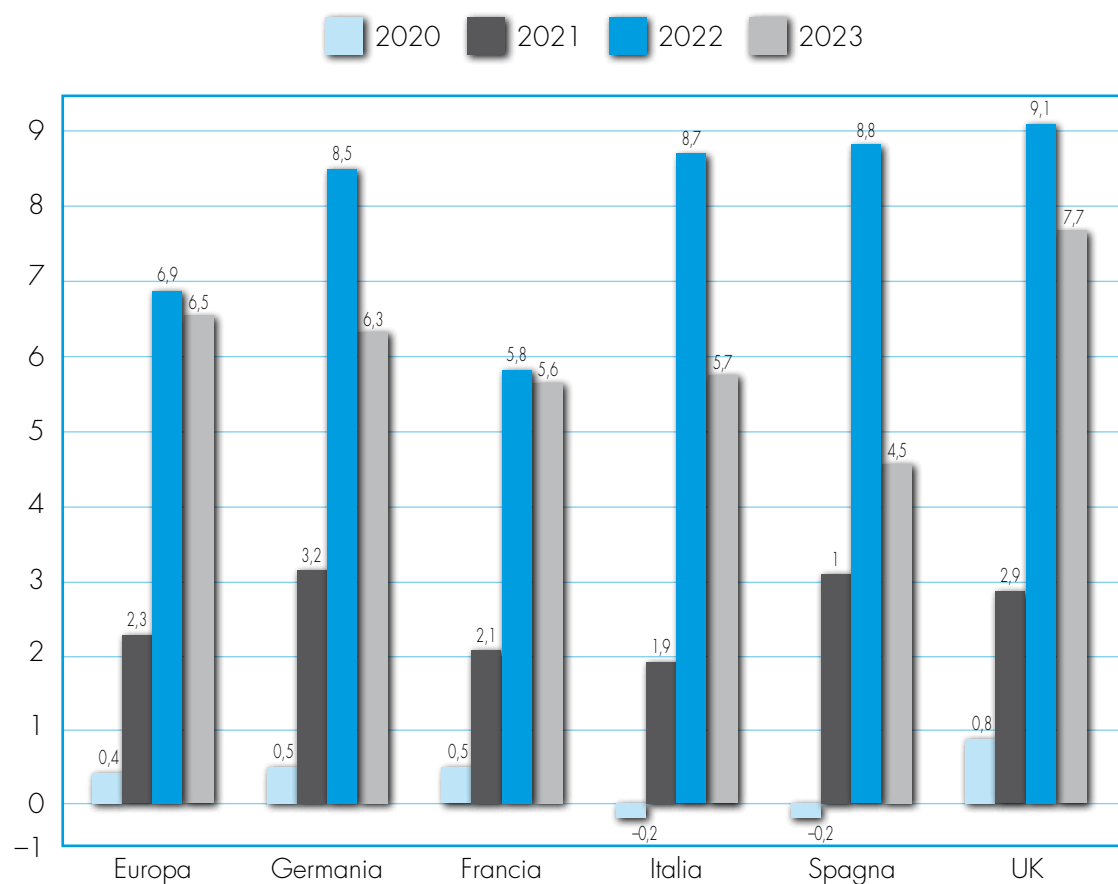
Grafico 3 - PIL Europa - var.% 2019-2023



Fonte: IMF e Istat


Grafico 4 - Tasso disoccupazione in Europa - Dicembre 2023


Fonte: Eurostat

Grafico 5 - Prezzi al consumo Europa - var.%


Fonte: IMF e Istat

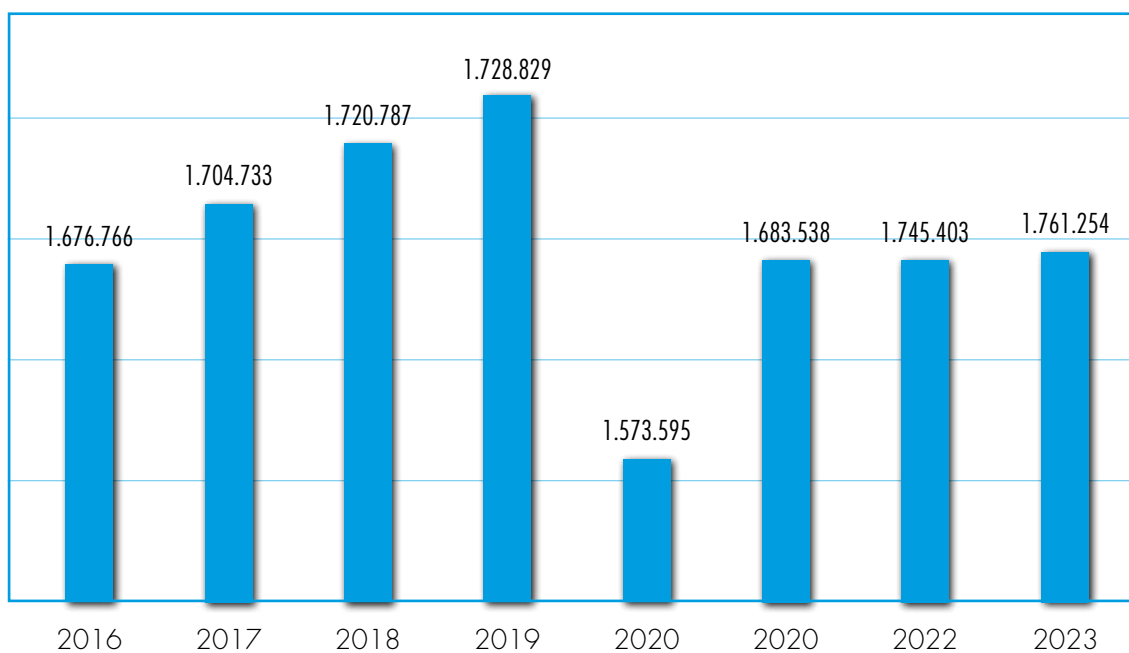


Tabella 1 - PIL e principali componenti economici in Italia - var. %

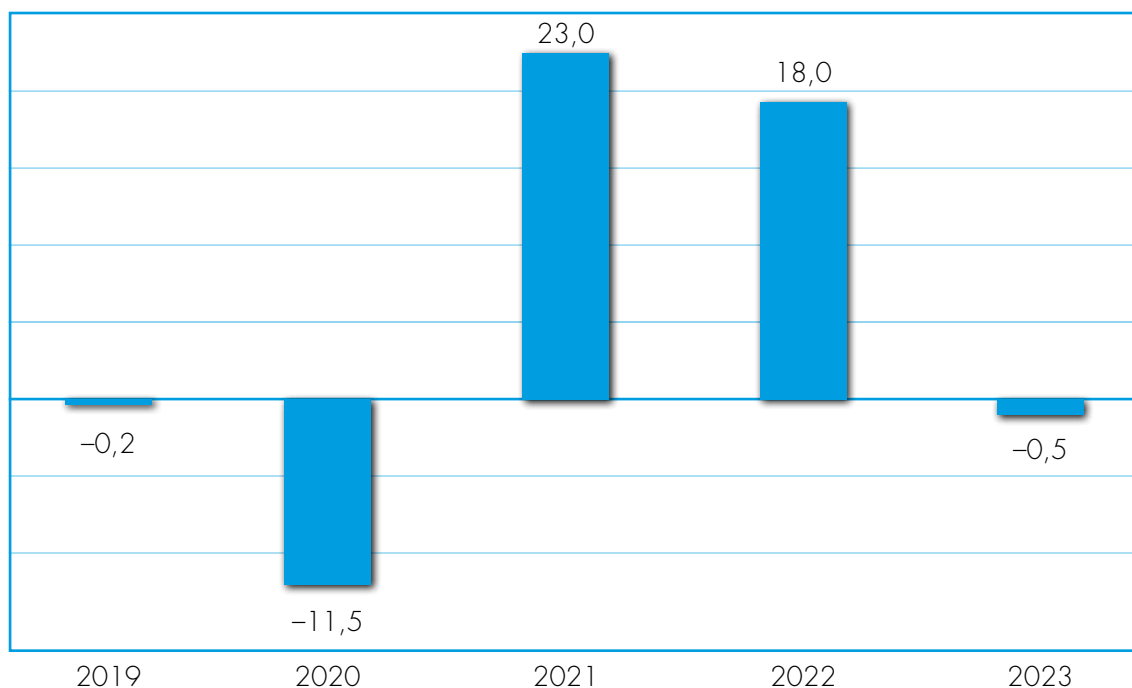
	var. 2023/2022
PIL	+0,9%
Spesa per consumi delle famiglie	+1,2%
Spese per consumi amministrazioni pubbliche	+1,2%
Investimenti fissi lordi	+4,7%
Esportazioni	+0,2%
Importazioni	-0,5%

Fonte: Istat

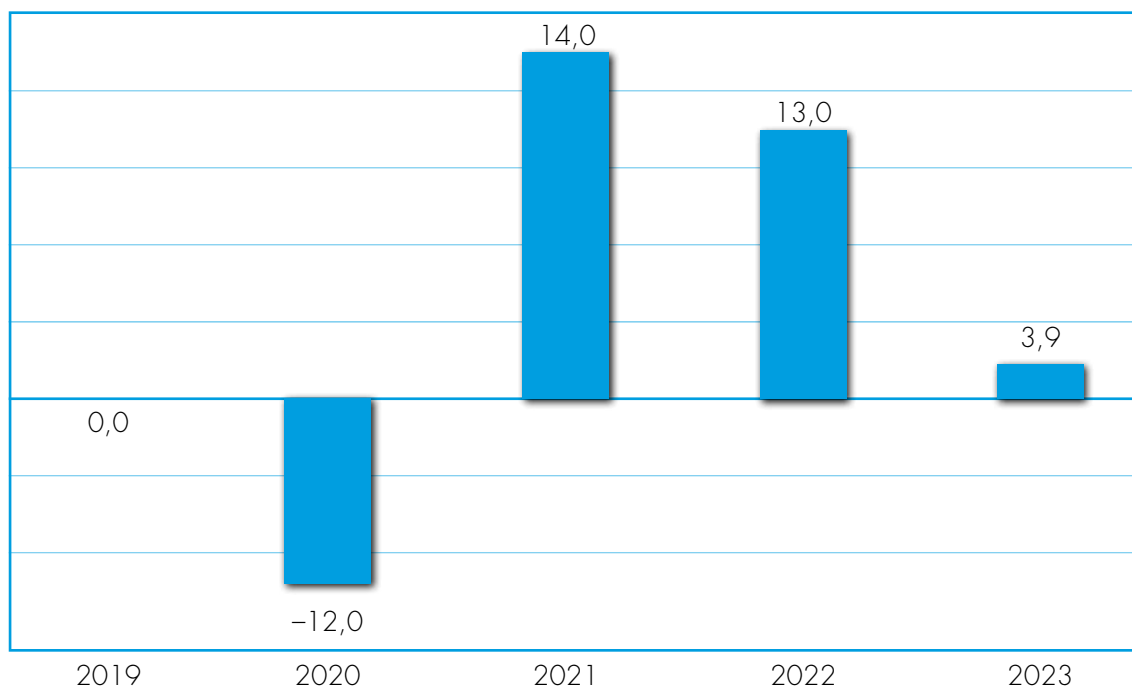
Grafico 6 - PIL ai prezzi di mercato (mln €)



Fonte: Istat

**Grafico 7 - Fatturato industria in Italia - var. %**

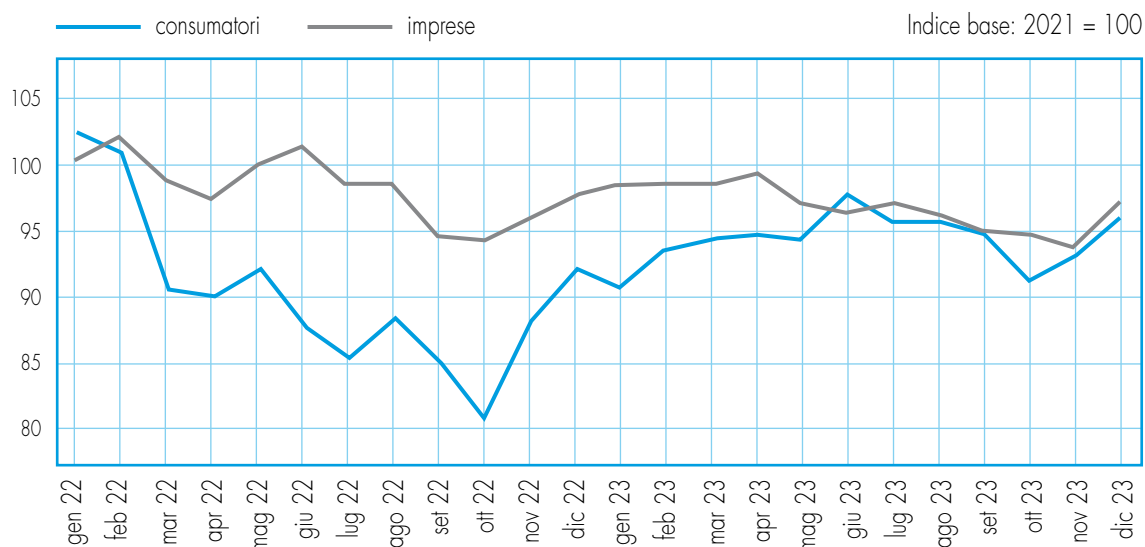
Fonte: Istat

Grafico 8 - Fatturato servizi in Italia - var %

Fonte: Istat



Grafico 9 - Clima di fiducia di imprese e consumatori



Fonte: Istat

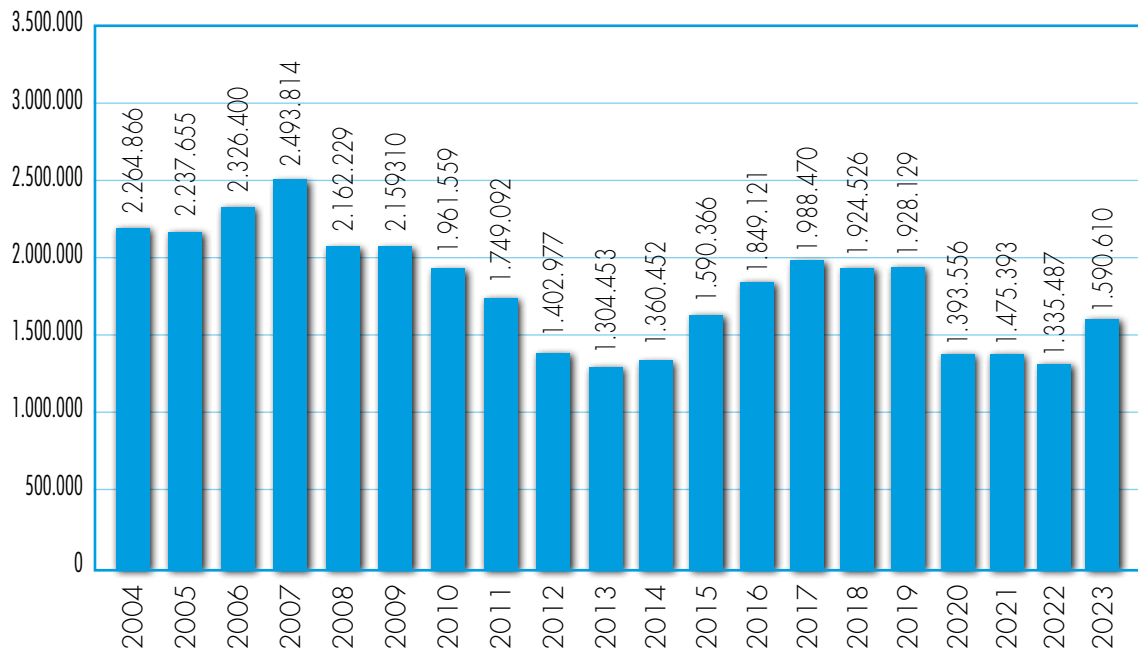
Tabella 2 – Variazione 2022-2023 dei prezzi per tipologia di spesa in Italia

Tipologia di spesa	2023 vs 2022
Prodotti alimentari e bevande analcoliche	9,9%
Bevande alcoliche e tabacchi	3,5%
Abbigliamento e calzature	3%
Abitazione, acqua, elettricità e combustibili	3,9%
Mobili, articoli e servizi per la casa	6,1%
Servizi sanitari e spese per la salute	1,6%
Trasporti	3,5%
Acquisto automobile	5,0%
Pneumatici	6,3%
Ricambi	5,9%
Benzina	1,9%
Gasolio	-2%
Lubrificanti	5,2%
Riparazioni e manutenzioni mezzi di trasporto	4,9%
Comunicazioni	0,1%
Ricreazione, spettacoli e cultura	3,6%
Istruzione	1,1%
Servizi ricettivi e ristorazione	7%
Altri beni e servizi	4%
Indice generale	5,7%

Fonte: Istat

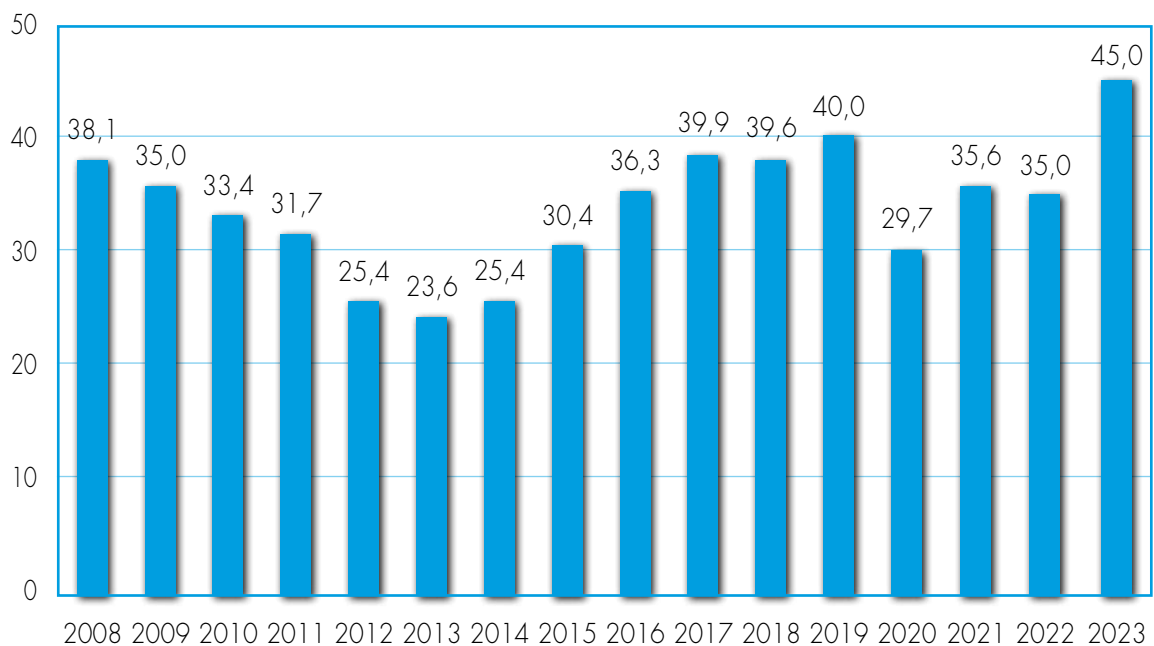


**Grafico 10 - Andamento immatricolazioni auto in Italia.
2003-2022**



Fonte: Unrae

**Grafico 11 - Trend valore immatricolato autovetture
2008-2023 - Mld di Euro**



Fonte: Centro Studi Fleet&Mobility



Tabella 3 - Immatricolazioni autovetture per alimentazione in Italia - Dati %

Alimentazione	2023	2022
Ibride elettriche	36,2%	34,1%
Benzina	28,3%	27,5%
Diesel	17,8%	19,9%
Gpl	9,0%	8,9%
Ibride elettriche plug-in	4,4%	5,1%
Elettriche	4,2%	3,7%
Metano	0,1%	0,8%
Totale	100%	100%

Fonte: Unrae

Tabella 4 - Immatricolazioni autovetture per carrozzeria - Dati %

Totale autovetture e fuoristrada	2023	2022
Suv	57,2%	53,7%
Berline	36,8%	39,6%
Station Wagon	3,5%	3,4%
MPV	1,7%	2,2%
Sportive	0,8%	1,1%
Totale	100%	100%

Fonte: Unrae

Tabella 5 - Domanda aggregata di automobili 2018-2023 Italia

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nuovo '000	1.924	1.927	1.394	1.475	1.335	1.591
var. % vs anno prec.	-3%	0%	-28%	6%	-9%	19%
Usato netto '000	3.090	3.103	2.677	3.032	2.721	2.907
KM 0 '000	332	307	155	146	113	162
Usato netto - KM 0	2.758	2.796	2.522	2.886	2.608	2.745
var. % vs anno prec.	6%	1%	-10%	14%	-10%	5%
Totale domanda '000	4.682	4.723	3.916	4.361	3.943	4.336
var. % vs anno prec.	2%	1%	-17%	11%	-10%	10%

Fonte: elaborazioni Fleet&Mobility su varie fonti

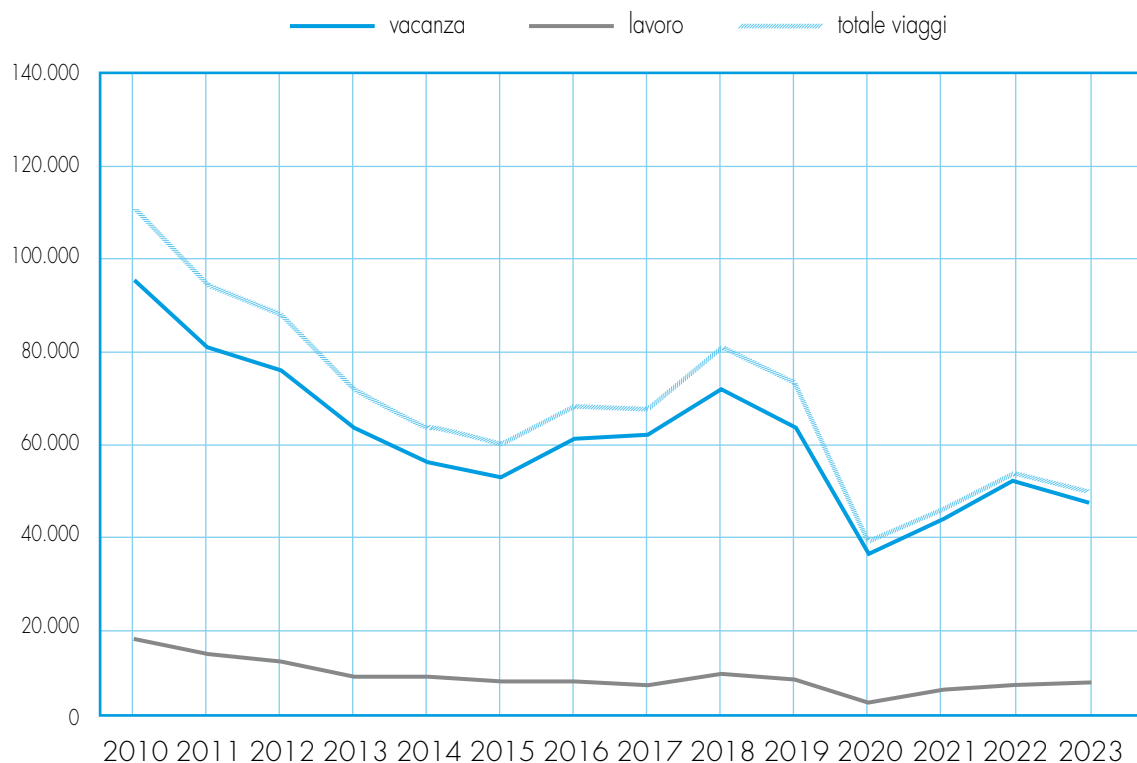

Tabella 6 - Numero dei passeggeri nazionali e internazionali per aeroporto 2023

Aeroporto	Passeggeri 2023	Quota 2023	var %vs '22
Roma Fiumicino	40.545.240	20,56%	38,1
Milano Malpensa	26.076.714	13,22%	22,2
Bergamo	15.974.451	8,10%	21,4
Napoli	12.394.911	6,29%	13,5
Venezia	11.326.212	5,74%	21,5
Catania	10.739.614	5,45%	6,3
Bologna	9.970.284	5,06%	17,4
Milano Linate	9.426.784	4,78%	22,1
Palermo	8.103.024	4,11%	13,8
Bari	6.474.463	3,28%	4,3
Pisa	5.109.682	2,59%	13,7
Cagliari	4.853.113	2,46%	10,4
Torino	4.531.185	2,30%	8,0
Roma Ciampino	3.884.689	1,97%	11,8
Verona	3.436.843	1,74%	15,3
Olbia	3.281.626	1,66%	3,6
Brindisi	3.176.143	1,61%	3,6
Firenze	3.077.917	1,56%	38,1
Treviso	3.034.326	1,54%	15,1
Lamezia Terme	2.839.441	1,44%	8,3
Alghero	1.494.256	0,76%	-2,6
Trapani	1.332.860	0,68%	49,5
Genova	1.279.445	0,65%	4,6
Trieste	932.767	0,47%	33,5
Pescara	872.701	0,44%	21,9
Perugia	532.478	0,27%	44,2
Ancona	518.009	0,26%	10,8
Lampedusa	339.266	0,17%	3,3
Comiso	303.414	0,15%	-16,8
Reggio Calabria	293.261	0,15%	44,9
Rimini	281.864	0,14%	31,2
Crotone	228.095	0,12%	33,5
Forlì	134.978	0,07%	42,7
Parma	134.088	0,07%	14,9
Cuneo	113.793	0,06%	-29,0
Altri	146.192	0,07%	26,4
Totale	197.194.129	100,0%	19,8

Fonte: Assoaeroporti



Grafico 12 - Viaggi in Italia per tipologia - 2010-2023



Fonte: Istat

Tabella 7 - Viaggi per tipologia - Valori x 1.000

	2023	var '23 vs '22	Quota %
Viaggi per vacanza	48.028	-6%	92%
Viaggi per lavoro	4.108	9%	8%
Totale viaggi	52.136	-5%	100%

Fonte: Istat (viaggi dei residenti con almeno un pernottamento)

Tabella 8 - Durata media viaggi per tipologia (numero di giorni)

	2023	2022
Viaggi per vacanza	6,4	6,5
Viaggi per lavoro	4,0	3,8
Totale viaggi	6,2	6,3

Fonte: Istat (viaggi dei residenti con almeno un pernottamento)

**Tabella 9 - Organizzazione del viaggio (dati percentuali)**

2023	Viaggi prenotati tramite internet
Viaggi per vacanza	70,6%
Viaggi per lavoro	63,3%
Totale viaggi	69,9%

Fonte: Istat (viaggi dei residenti con almeno un pernottamento)

Tabella 10 - Viaggi per tipologia e destinazione (dati percentuali)

2023	Viaggi per vacanza	Viaggi per lavoro	Totale viaggi
ITALIA	79,3	74,8	79,0
- Nord	38,0	38,9	38,0
- Centro	17,7	24,6	18,2
- Sud	23,7	11,3	22,7
ESTERO	20,7	25,2	21,0
- Paesi Unione Europea	13,4	17,6	13,7
- Altri Paesi Europei	3,6	3,4	3,5
- Resto del Mondo	3,8	4,3	3,8
Totale	100	100	100

Fonte: Istat (viaggi dei residenti con almeno un pernottamento)



IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL 2023

INDICATORI CHIAVE

L'autonoleggio a breve termine è in buona salute. Il giro d'affari sfiora il miliardo e mezzo di euro, cifra storica, nemmeno mai intravista prima della pausa Covid.

Ma il fatturato non dice tutto dell'equilibrio economico del settore. Se i giorni di noleggio sono tornati sui livelli precedenti, intorno ai 36 milioni, è il prezzo a fare la differenza. Lo scorso anno è rimasto sopra i 40 euro/giorno, rispetto ai 33 di qualche anno fa, nonostante la durata media del singolo noleggio sia salita da meno di 7 a oltre 8 giorni.

Con simili indicatori c'era spazio per assecondare la domanda in crescita, mirando ai volumi più che al fatturato, usando con moderazione anche la leva del prezzo, pur a fronte di una durata media in lieve contrazione, ma ancora ben sopra gli 8 giorni.

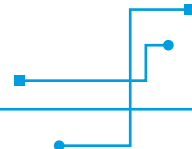
Nei canali diretti è stato possibile aumentare i volumi erogati, in termini di giorni, tenendo comunque il segno più davanti al fatturato, mentre per la domanda che transita attraverso broker e intermediari lo sforzo sul prezzo è stato molto maggiore, al punto da dover accettare un fatturato inferiore a fronte di volumi cresciuti a doppia cifra.

Ma in generale si è trattato di una competizione sana, sostenuta da un fatturato per veicolo che, seppur inferiore al 2022, resta comunque superiore del 10% rispetto agli anni precedenti.

Una disponibilità di veicoli importante non ha per nulla penalizzato l'utilizzo, che addirittura risulta superiore rispetto all'anno scorso.

Sicuramente aver cambiato la strategia, tenendo molto più a lungo i veicoli in flotta, migliorando ulteriormente l'utilizzo medio della flotta (il relativo indice è aumentato a 71,9%), ha consentito di immatricolare nell'anno un numero relativamente contenuto di veicoli, generando quelle efficienze necessarie a contrastare l'inflazione. Il ricorso al canale del rent to rent per l'approvvigionamento della flotta ha costituito anche nel 2023 valido strumento di efficientamento.

Una funzione essenziale quella del rent a car non solo per la mobilità nazionale, ma che diventa generatore di indotto dell'ecosistema turistico, settore strategico per la crescita del Paese. Come rilevato dal Centro Studi di European House Ambrosetti, il noleggio a breve termine è produttore di ricchezza, con un effetto moltiplicatore pari a 1.5 sulla derivante spesa turistica.


Tabella 11 - Indicatori chiave del noleggio a breve termine

	2023	2022	var. %
Fatturato (€)	1.471.232.351	1.368.463.316	7,5%
Giorni di noleggio	35.965.487	31.496.262	14,2%
Numero di noleggi	4.324.456	3.662.101	18,1%
Durata media per noleggio - gg	8,3	8,6	-3,3%
Fatturato per noleggio ¹ (€)	340	374	-9%
Fatturato per giorno di noleggio ¹ (€)	40,9	43,4	-5,8%
Fatturato per veicolo ¹ (€)	10.739	11.248	-4,5%
Utilizzo medio della flotta	71,9%	70,9%	1,4%
Flotta media	136.995	121.667	12,6%
Immatricolazioni (auto e furgoni) ²	67.871	62.717	8,2%
Punti vendita (stazioni di noleggio)	1.008	1.054	-4,4%
Occupati diretti	1.985	1.698	16,9%

(1) L'indicatore fatturato per noleggio è calcolato dividendo il fatturato totale per il numero di noleggi. L'indicatore fatturato per giorno di noleggio è calcolato dividendo il fatturato totale per i giorni di noleggio. L'indicatore fatturato per veicolo è calcolato dividendo il fatturato totale per la flotta media.

(2) Le immatricolazioni non includono i veicoli immatricolati da società non rent-a-car che noleggiavano tali veicoli agli operatori del rent-a-car. Tali veicoli sono invece inclusi nella flotta.

ANALISI DEL FATTURATO

Il noleggio a breve termine ha registrato nel 2023 una crescita del giro d'affari del 7,5% sviluppando oltre 1.471 milioni di euro contro i 1.368 milioni del 2022.

Il 78% del giro d'affari è generato dalla tariffa di base del noleggio, mentre il 18% è realizzato da tutti quei prodotti e servizi accessori che possono essere scelti dal cliente in fase di noleggio della vettura, come ad esempio i seggiolini per i bambini, il navigatore, la previsione di un secondo guidatore, la possibilità di riconsegnare l'auto in una location diversa da quella del ritiro o anche le coperture assicurative opzionali.

Il restante 4% del giro d'affari è generato dalla categoria denominata "altro fatturato". Si tratta di alcune voci strettamente correlate al comportamento del cliente in fase di prenotazione e di utilizzo dell'auto, come ad esempio la quota che il noleggiatore trattiene nel caso in cui un cliente che ha prenotato l'auto non si presenti presso la stazione di noleggio, oppure i costi derivanti dalla gestione di alcune pratiche amministrative come le multe, i sinistri e il servizio di rifornimento di carburante oppure le quote per le franchigie per danni e furti dei veicoli.

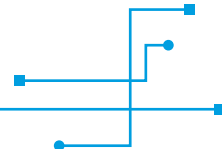
Il fatturato generato dal business del noleggio di autovetture rappresenta il 92% del giro d'affari totale (come anche nel 2022) ed è aumentato del 7%, mentre quello del noleggio dei veicoli commerciali, che rappresenta il restante 8%, è aumentato del 13,3%.

Nel 2023 il giro d'affari prodotto dalle stazioni aeroportuali e da quelle downtown ha registrato lo stesso segno positivo, ma con valori e intensità nettamente diverse. In aeroporto il fatturato è stato di 842 milioni di euro, registrando un aumento del 4,6% rispetto al 2022, in città di 629 milioni di euro, con un incremento rispetto al 2022 dell'11,7%.

La componente del prezzo ha avuto un andamento analogo se rapportata ai giorni di noleggio e al numero dei noleggi. Nel 2023 il fatturato per giorno di noleggio è sceso a 40,9 euro, nel 2022 era pari a 43,4 euro (-5,8%). Il fatturato per noleggio è passato da 374 euro nel 2022 a 340 euro nel 2023, in contrazione del 9%. Un calo dovuto all'effetto combinato della diminuzione delle tariffe e del decremento della durata media che è passata da 8,6 giorni nel 2022 a 8,3 giorni nel 2023 (-3,3%).

I clienti che noleggiavano direttamente pesano il 32% del giro d'affari complessivo ed hanno generato ricavi per 464 milioni di euro, registrando un incremento del 14,1%. Il canale B2B2C, cioè quello che contempla i clienti che noleggiavano attraverso intermediari (tra cui broker, tour operator e on line travel agency), ha generato ricavi per 441 milioni di euro, in contrazione del 3,5%, ed ha un peso percentuale del 30%.

La crescita più elevata, pari al 23,7%, è stata raggiunta dal segmento del replacement, costituito soprattutto dalla domanda dei noleggiatori a lungo termine di sostituzione



dei veicoli temporaneamente indisponibili, dati in uso ai propri clienti. Il giro d'affari generato dalle convenzioni con le aziende è cresciuto del 7,7% e percentualmente pesa il 27%.

Ogni auto in flotta nel 2023 ha generato 10.739 euro, nel 2022 tale valore era di 11.248, cioè 509 euro in più.

I tre indicatori sopra rappresentati – fatturato per giorno, fatturato per noleggio e fatturato per veicolo – sono ottenuti dividendo il fatturato rispettivamente per i giorni di noleggi, il numero di noleggi e la flotta media.

Tabella 12 - Distribuzione del fatturato per tipologia di servizio

	2023	2022	var. %
Fatturato totale	1.471.232.333	1.368.467.315	7,5%
- fatturato di base	1.146.021.246	1.103.032.492	3,9%
- fatturato su servizi accessori	272.513.827	217.940.182	25%
- altro fatturato	52.697.260	47.494.641	11,0%

(1) Il fatturato di base è generato dalle seguenti voci:

- Tempo + chilometri
- Oneri automobilistici
- One way nazionale e internazionale
- Oneri aeroportuali, ferroviari, centro città, etc.
- al netto di
- Sconto volume a clienti
- Bonus economici a clienti
- Incentivi a clienti per prenotazioni via web
- Note di credito a clienti

(2) Il fatturato su servizi accessori è generato dalle seguenti voci:

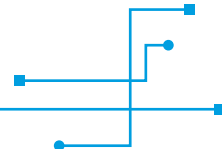
- Special equipments (Baby seat, GPS, etc.)
- Ancillaries (additional Driver, Young Driver, etc.)
- Coperture assicurative opzionali
- Consegne e riprese
- al netto di note di credito a clienti

(3) Altro fatturato è generato dalle seguenti voci:

- No show fees
- Fees/penali per gestione multe
- Fees/penali per gestione sinistri
- Servizi rifornimento carburante
- Franchigia danni e furto
- al netto di note di credito a clienti

Tabella 13 - Distribuzione del fatturato per tipologia di veicolo, location e canale

	2023	2022	var %
Fatturato totale	1.471.232.333	1.368.467.315	7,5%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- fatturato su vetture	1.353.344.738	1.264.387.095	7%
- fatturato su furgoni	117.887.612	104.076.221	13,3%
Distribuzione per tipologia di location			
- fatturato realizzato presso aeroporti	842.131.610	805.262.162	4,6%
- fatturato realizzato presso downtown	629.100.740	563.201.153	11,7%
Distribuzione per tipologia di canale			
- fatturato b2c (realizzato su clienti che noleggiavano direttamente)	464.278.597	406.824.331	14,1%
- fatturato b2b2c (realizzato su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, on line travel agency, ...)	440.753.272	456.530.198	-3,5%
- fatturato b2b.1 (realizzato su attività di replacement)	172.903.449	139.824.249	23,7%
- fatturato b2b.2 (realizzato su convenzioni con aziende clienti)	393.297.033	365.284.539	7,7%



ANALISI DEI VOLUMI

Le società di noleggio a breve termine hanno generato nel 2023 4,3 milioni di noleggi, in aumento del 18% rispetto al 2022, mentre i giorni di noleggio sono stati pari a 35,9 milioni (+14%). La durata media dei noleggi è diminuita del 3%, attestandosi a 8,3 giorni.

Gli indicatori dei volumi, segmentati per tipologia di location, evidenziano un andamento della domanda leggermente diversa tra i clienti che noleggiavano in città e quelli che, invece, arrivano in aeroporto.

Le stazioni aeroportuali nel 2023 hanno generato 2,7 milioni di locazioni di veicoli, in crescita del 21%. Le durate sono leggermente diminuite passando da 6,7 a 6,6 giorni. Di conseguenza i giorni di noleggio sono stati 17,8 milioni a fronte dei 14,7 del 2022 (+21%).

Tabella 14 - Distribuzione dei giorni di noleggio per tipologia veicolo, location e canale

	2023	2022	var %
Giorni di noleggio totali	35.965.487	31.496.262	14,2%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- giorni di noleggio di vetture	33.142.203	28.765.432	15,2%
- giorni di noleggio di furgoni	2.823.284	2.730.830	3,4%
Distribuzione per tipologia di location			
- giorni realizzati presso aeroporti	17.716.848	14.669.741	20,8%
- giorni realizzati presso downtown	18.248.640	16.826.521	8,5%
Distribuzione per tipologia di canale			
- giorni b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	10.226.191	8.331.486	22,7%
- giorni b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, on line travel agency, ...)	9.740.630	7.753.849	25,6%
- giorni b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	5.703.743	5.144.319	10,9%
- giorni b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	10.294.923	10.266.608	0,3%

Nelle città la crescita è stata meno marcata. Analizzando i numeri, i noleggi sono aumentati del 13%, la durata media è diminuita del 4%, passando da 11,6 a 11,1 giorni, e i giorni di noleggio sono aumentati di oltre 8 punti percentuali.

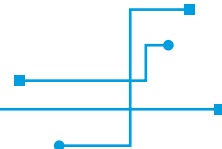
La segmentazione dei volumi per tipologia di veicolo mostra invece andamenti opposti. I noleggi delle autovetture sono cresciuti del 20% rispetto al 2022; quelli dei furgoni sono diminuiti del 7%.

Tabella 15 - Distribuzione del numero dei noleggi per tipologia veicolo, location e canale

	2023	2022	var %
Numero dei noleggi totali	4.324.456	3.662.101	18,1%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- noleggi di vetture	4.100.344	3.421.251	19,8%
- noleggi di furgoni	224.112	240.850	-6,9%
Distribuzione per tipologia di location			
- noleggi realizzati presso aeroporti	2.677.430	2.205.954	21,4%
- noleggi realizzati presso downtown	1.647.026	1.456.147	13,1%
Distribuzione per tipologia di canale			
- noleggi b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	1.355.195	1.056.907	28,2%
- noleggi b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, on line travel agency, ...)	1.519.253	1.247.756	21,8%
- noleggi b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	367.217	343.348	7,0%
- noleggi b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	1.082.790	1.014.090	6,8%

Tabella 16 - Distribuzione percentuale del numero di noleggi presso aeroporti per durata

	2023	2022
- % noleggi presso aeroporti con durata fino a 10 giorni	83%	82%
- % noleggi presso aeroporti con durata oltre 10 giorni	17%	18%


Tabella 17 - Durata media (in giorni) dei noleggi per tipologia veicolo, location e canale

	2023	2022	var %
Durata media per noleggio	8,3	8,6	-3,3%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- di cui durata media per noleggio di vetture	8,1	8,4	-3,9%
- di cui durata media per noleggio di furgoni	12,6	11,3	11,1%
Distribuzione per tipologia di location			
- di cui durata media per noleggio presso aeroporti	6,6	6,7	-0,5%
- di cui durata media per noleggio presso downtown	11,1	11,6	-4,1%
Distribuzione per tipologia di canale			
- di cui durata media per noleggi b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	7,5	7,9	-4,3%
- di cui durata media per noleggi b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, on line travel agency, ...)	6,4	6,2	3,2%
- di cui durata media per noleggi b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	15,5	15,0	3,7%
- di cui durata media per noleggi b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	9,5	10,1	-6,1%

ANALISI DEL CLIENTE

In un contesto attuale caratterizzato da incertezza geopolitica globale, crisi economiche e inflazione, lo scenario si presenta altrettanto complesso. Nonostante ciò, gli spostamenti effettuati con i veicoli a noleggio a breve termine continuano ad essere ricercati dalla clientela straniera e nazionale, per esigenze turistiche e di business.

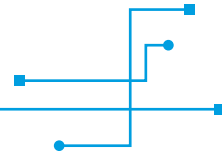
Il 2023 è stato infatti un anno di ripresa per il turismo italiano, con un sorpasso dei livelli pre-pandemia e un'impennata della spesa turistica. L'anno trascorso ha rappresentato un punto di svolta positivo per il comparto del turismo, con oltre 445 milioni di presenze nelle strutture ricettive.

Questo dato segna un aumento dell'8,1% rispetto all'anno precedente e, in modo significativo, supera i livelli pre-Covid registrati nel 2019, quando le presenze turistiche ammontavano a 436,7 milioni, con una differenza di circa 8,6 milioni. Anche il 2024 si prospetta come un anno da record, con un aumento del numero di viaggiatori stranieri

Relativamente al noleggio a breve termine l'analisi sulla clientela evidenzia che il 57,2% dei servizi è stato erogato a clienti di nazionalità italiana. Infatti, il peso dei noleggi realizzati dai clienti europei si attesta al 23,1%. I noleggi dagli USA pesano il 7,2%, mentre la quota dei noleggi erogati su clienti di altre nazionalità è salito al 12,4%.

Tabella 18 - Distribuzione del numero dei noleggi per nazionalità

Distribuzione per nazionalità	2023
- noleggi a clienti di nazionalità italiana	57,2%
- noleggi a clienti di nazionalità europea	23,1%
- noleggi a clienti di nazionalità americana	7,2%
- noleggi a clienti di altra nazionalità	12,4%



ANALISI DELLA FLOTTA

La flotta media è aumentata nel 2023 del 12,6%. Tale indicatore rappresenta il numero dei veicoli che mediamente nell'anno sono disponibili presso le stazioni di noleggio degli operatori.

Nel 2023 gli operatori, in previsione di una domanda in aumento rispetto al 2022, hanno risposto con un incremento del numero dei veicoli a disposizione e con l'ottimizzazione dell'utilizzo della flotta (+1,4%).

Tale incremento è riscontabile anche analizzando l'inflottato, termine che indica il numero puntuale di veicoli che nel corso dell'anno entrano nella disponibilità fisica del noleggiatore; questo indicatore è aumentato del 22% rispetto al 2022.

L'acquisizione di tali veicoli è avvenuta attraverso il ricorso alle immatricolazioni a seguito di acquisto in proprietà, che hanno registrato un incremento dell'8,2%.

Al contrario, le altre forme di acquisizione dei veicoli diverse dalla proprietà (come il noleggio al lungo termine oppure il leasing finanziario dei veicoli), utilizzate dagli operatori per rinoleggiare gli stessi a clienti, sono in contrazione del 35% rispetto al 2022.

Il tempo di permanenza in flotta delle vetture è diminuito nel 2023: 15,3 mesi contro 16,6 mesi del 2022. Al contrario, i furgoni nel 2023 sono stati sostituiti mediamente dopo 26,1 mesi, contro i 21,6 mesi del 2022.

La combinazione di questi fenomeni – immatricolazioni, acquisizioni, cessione di usato e tempo di permanenza in flotta – ha generato una flotta media di quasi 137.000 unità. La flotta media vetture è salita del 13,8%, quella dei veicoli commerciali dello 0,5%.

La flotta media delle vetture degli operatori del noleggio è distribuita tra i segmenti come segue: il segmento A pesa il 14,5%, il segmento B il 23,7%, il segmento C il 29,3%, mentre il D il 20,1%. Le auto superiori e quelle alto di gamma pesano complessivamente il 12,5%.

La flotta di picco massimo è il numero massimo dei veicoli che i noleggiatori hanno avuto a disposizione in un determinato momento dell'anno. Tale indicatore ha raggiunto nel 2023 quasi 164.000 veicoli, con un incremento del 12% rispetto alla stessa misurazione dell'anno precedente. Di questi, 152.000 unità riguardano le vetture, in crescita del 13%, oltre 11.600 unità (+1%) i furgoni.

La flotta di picco minimo è invece il numero minimo di veicoli che i noleggiatori hanno avuto a disposizione in un determinato momento dell'anno: nel 2023 essa ha contato quasi 115.000 unità, in aumento del 12% rispetto al 2022.

L'impatto della stagionalità sulla dotazione dei veicoli è quantificabile attraverso il rapporto tra la flotta massima e la flotta media. Tale rapporto è stato per le vetture pari al 121%: per servire la domanda massima ci è voluto il 21% di auto in più rispetto alla media dell'anno. Al contrario il business dei veicoli commerciali non è stagionale, perché le necessità operative che intercetta sono relative a domanda distribuita uniformemente durante l'anno.

Tabella 19 - Distribuzione della flotta media per tipologia di veicolo

	2023	2022	var %
Flotta media	136.995	121.667	12,6%
- di cui vetture	126.067	110.793	13,8%
- di cui furgoni	10.928	10.874	0,5%

Tabella 20 - Inflottato

	2023	2022	var %
Inflottato	88.580	72.808	21,7%

Tabella 21 - Distribuzione della flotta media vetture per segmento

	2023	2022
segmento A – piccole	14,5%	15,0%
segmento B – utilitarie	23,7%	27,3%
segmento C – medie	29,3%	27,7%
segmento D – medie-superiori	20,1%	19,7%
segmento E – superiori	4,9%	5,3%
segmento F – alto di gamma	7,6%	4,9%

Tabella 22 - Permanenza media dei veicoli in flotta (mesi)

	2023	2022
Permanenza di vetture in flotta	15,3	16,6
Permanenza di furgoni in flotta	26,1	21,6

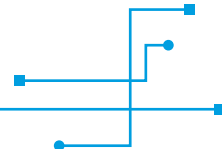


Tabella 23 - Distribuzione della flotta di picco massimo per tipologia di veicolo

	2023	2022	var %
Flotta di picco massimo	163.724	145.625	12,4%
- di cui vetture	152.106	134.149	13,4%
- di cui furgoni	11.618	11.476	1,2%

Tabella 24 - Distribuzione della flotta di picco minimo per tipologia di veicolo

	2023	2022	var %
Flotta di picco minimo	114.919	102.226	12,4%
- di cui vetture	104.565	91.584	14,2%
- di cui furgoni	10.354	10.642	-2,7%

UTILIZZO DELLA FLOTTA

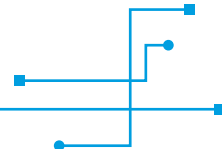
Nel 2023 l'utilizzo medio della flotta degli operatori del noleggio a breve termine è stato pari al 72%. Questo vuol dire che ogni veicolo, per 100 giorni di permanenza in flotta, è stato noleggiato mediamente per 72 giorni. Su base annua possiamo concludere che ogni veicolo è stato noleggiato per 263 giorni.

Nel dettaglio, l'utilizzo delle auto è stato del 72%, in crescita di 1,4 punti rispetto al 2022, mentre quello dei furgoni è stato del 70,8%, un aumento di 2 punti rispetto al 2022.

Nella leva dell'utilizzo si concentra la vera competenza degli operatori del noleggio a breve termine, poiché rappresenta la capacità degli operatori di "noleggiare" i veicoli ed evitare che stiano fermi nelle stazioni: più i veicoli sono noleggiati, più aumenta il fatturato. L'utilizzo è la sintesi della capacità commerciale e operativa degli operatori.

Tabella 25 - Utilizzo medio della flotta per tipologia di veicolo (percentuali di utilizzo)

	2023	2022	var %
Utilizzo medio della flotta	71,9%	70,9%	1,4%
- utilizzo medio della flotta vetture	72,0%	71,1%	1,3%
- utilizzo medio della flotta furgoni	70,8%	68,8%	2,9%



IMMATRICOLAZIONI E ACQUISIZIONI

Gli operatori hanno due modi per immettere veicoli in flotta: li acquistano, oppure li acquisiscono in noleggio o leasing.

Le società di rent-a-car, nel caso delle immatricolazioni, comprano i veicoli dalle case automobilistiche e anche dai grandi dealer. Nel 2023 le immatricolazioni di vetture sono state quasi 67.900, quelle dei furgoni quasi 5.900.

Nel caso delle acquisizioni, gli operatori del breve termine noleggiavano le vetture dalle società di noleggio a lungo termine per poi rilocarle ai propri clienti finali (rent to rent).

Si tratta di una prassi ormai consolidata e sempre più utilizzata dagli operatori che ha il vantaggio di non impegnare capitali finanziari per l'acquisto delle auto, pagando esclusivamente un canone di noleggio. Il ricorso al rent to rent è diminuito rispetto al 2022. Gli operatori hanno acquisito quasi 16.300 veicoli contro i quasi 25.000 dell'anno precedente.

Tabella 26 - Numero e valore delle immatricolazioni per tipologia di veicolo

	2023	2022	var %
Immatricolazioni	67.871	62.717	8,2%
- di cui vetture	61.974	60.467	2,5%
- di cui furgoni	5.897	2.250	162,1%

Tabella 27 - Acquisizioni in noleggio a lungo termine o leasing per tipologia di veicolo

	2023	2022	var %
Veicoli acquisiti in noleggio o leasing	16.290	24.862	-34,5%
- di cui vetture	15.483	23.059	-32,9%
- di cui furgoni	807	1.803	-55,2%

PUNTI VENDITA

Nel 2023 il numero dei punti vendita totali è stato di 1.008, 46 punti vendita in meno rispetto al 2022.

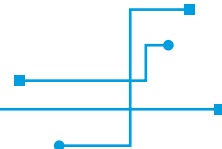
I punti vendita presso gli aeroporti sono diminuiti del 3% (5 stazioni in meno), quelli presso i centri cittadini del 5% (41 punti di noleggio in meno).

La distribuzione dei punti vendita per tipologia di location è lievemente cambiata rispetto al 2022: il 18% delle stazioni si trova presso le location aeroportuali, mentre l'82% è situato presso i centri urbani.

Il fatturato per punto vendita è stato di circa 1,5 milioni di euro, il 12% in più rispetto al 2022. Il punto vendita situato in aeroporto è stato molto più redditizio rispetto a quello di città: il primo, infatti, ha generato un fatturato medio di oltre 4,7 milioni di euro, contro i 759.000 euro della stazione di città.

Tabella 28 - Punti vendita e distribuzione per tipologia di location

	2023	2022	var %
Punti vendita	1008	1054	-4,4%
- di cui presso aeroporti	179	184	-2,7%
- di cui presso downtown	829	870	-4,7%



ANALISI DEI FURTI E APPROPRIAZIONI INDEBITE

Il fenomeno dei furti continua a colpire le società di noleggio a breve termine, impegnate in forti investimenti per la tutela dei propri asset. Anche se nel 2023 i furti sono diminuiti rispetto al 2022 del 5,8%, passando da 841 a 792, il problema è da sempre fonte di notevoli preoccupazioni per il settore.

Considerando che la flotta media è aumentata del 12,6%, il rapporto furti/flotta media risulta pari allo 0,6%, nel 2022 era pari allo 0,7%.

In verità, il numero dei furti va misurato in rapporto ai giorni di noleggio, in quanto è molto più probabile che il veicolo venga rubato quando viene utilizzato dai clienti, piuttosto che quando è presso le stazioni di noleggio.

Nel 2023 ogni 100.000 giorni di noleggio si sono verificati 2,2 furti, contro i 2,7 del 2022. Utilizzando questo indice come riferimento, il fenomeno dei furti risulta in diminuzione del 17,5%.

Nel 2023 il tasso di recupero dei veicoli rubati è stato pari al 54%, il che equivale a dire che ogni 100 auto rubate ne vengono recuperate 54.

I furti nel 2023 hanno generato un danno per gli operatori pari a 6,1 milioni di euro contro i 6,5 del 2022.

L'impatto del danno da furti sul fatturato nel 2023 è stato pari allo 0,42% contro lo 0,48% del 2022.

Discorso analogo per le appropriazioni indebite, che sono diminuite del 6% rispetto al 2022.

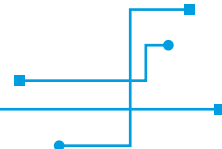
Nel 2023 si sono verificati 389 casi contro i 414 dell'anno precedente. Il rapporto appropriazioni indebite su flotta media è passato dallo 0,34% del 2022 allo 0,28% del 2023.

Se rapportiamo il numero delle appropriazioni indebite al numero dei noleggi, nel 2023 ogni 100.000 noleggi si sono verificate 9 appropriazioni indebite, contro le 11,3 del 2022.

Grazie anche all'uso crescente di dispositivi telematici a bordo dei veicoli, il tasso di recupero sulle appropriazioni indebite nel 2023 è stato del 75% contro il 56% del 2022.

Tabella 29 - Furti e appropriazioni indebite

	2023	2022	var %
Totale Furti	792	841	-5,8%
- di cui vetture	754	791	-4,7%
- di cui furgoni	38	50	-24%
Furti veicoli su flotta media	0,6%	0,7%	-16,4%
Furti vetture su flotta media vetture	0,6%	0,7%	-16,2%
Furti furgoni su flotta media furgoni	0,3%	0,5%	-24,4%
Furti veicoli su 100.000 giorni di noleggio	2,2	2,7	-17,5%
Furti vetture su 100.000 giorni di noleggio	2,3	2,7	-17,3%
Furti furgoni su 100.000 giorni di noleggio	1,3	1,8	-26,5%
Veicoli recuperati da furti	431	414	4,1%
Veicoli rubati e non recuperati	361	427	-15,5%
Appropriazioni indebite	389	414	-6%
- di cui appropriazioni indebite vetture	378	384	-1,6%
- di cui appropriazioni indebite furgoni	11	30	-63,3%
Appropriazioni indebite veicoli su flotta media	0,28%	0,34%	-16,6%
Appropriazioni indebite vetture su flotta media vetture	0,30%	0,35%	-13,5%
Appropriazioni indebite furgoni su flotta media furgoni	0,10%	0,28%	-63,5%
Appropriazioni indebite veicoli su 100.000 noleggi tot veicoli	9,0	11,3	-20,4%
Appropriazioni indebite vetture su 100.000 noleggi vetture	9,2	11,2	-17,9%
Appropriazioni indebite furgoni su 100.000 noleggi furgoni	4,9	12,5	-60,6%
Veicoli recuperati da appropriazioni indebite	293	233	25,8%
Veicoli non recuperati da appropriazioni indebite	96	181	-47%
Danno da furti (euro)	6.134.271	6.512.915	-5,8%
Danno dei furti sul fatturato (percentuale)	0,42%	0,48%	-12,4%



INDICATORI CHIAVE AEROPORTI E DOWNTOWN

Nel 2023 nelle location aeroportuali è stato prodotto il 57% del giro d'affari complessivo delle società di noleggio, in quelle downtown il 43%. I giorni di noleggio sono stati sviluppati per il 49% presso gli aeroporti e per il 51% nelle città. Relativamente ai noleggi, il 62% degli stessi sono stati erogati in aeroporto, mentre il 38% presso le stazioni cittadine.

Gli indicatori di valore e di volume nel 2023 hanno avuto un andamento positivo sia per le location cittadine che per quelle aeroportuali. Il giro d'affari delle location aeroportuali è aumentato nel 2023 del 4,6%, mentre nelle stazioni downtown dell'11,7%.

Negli aeroporti i noleggi sono aumentati del 21,4%. I clienti hanno diminuito impercettibilmente la durata media (-0,5%), passata da 6,7 a 6,6 giorni. La combinazione dell'incremento dei noleggi con la diminuzione della durata media ha prodotto un incremento del 20,8% dei giorni di noleggio. Nelle location aeroportuali si è noleggiato a prezzi più bassi rispetto all'anno precedente.

Il cliente per noleggiare in aeroporto ha speso 47,5 euro al giorno, contro i 54,9 del 2022, e per tenere l'auto 6,6 giorni ha pagato quasi 315 euro contro i 365 del 2022, anno in cui la durata media si attestava a 6,7 giorni.

Anche nelle città gli operatori hanno noleggiato di più rispetto al 2022 (+13%).

Si è registrata una diminuzione della durata media (-4%), che è passata da 11,6 a 11,1 giorni. La combinazione dell'incremento dei noleggi con la diminuzione della durata media ha portato ad una crescita dei giorni di noleggio del 9%.

Nelle location cittadine si è noleggiato a prezzi leggermente più alti rispetto al 2022.

Il cliente per noleggiare in città ha speso 34,5 euro al giorno, contro i 33,5 del 2022, e per tenere l'auto per 11,1 giorni ha pagato 382 euro contro i 387 del 2022 a fronte di una durata media di 11,6 giorni.

Tabella 30 - Indicatori chiave per tipologia di location

2023	Aeroporti	Downtown	% APT	% DT
Fatturato	842.131.610	629.100.740	57%	43%
Giorni noleggio	17.716.848	18.248.640	49%	51%
Numeri noleggio	2.677.430	1.647.026	62%	38%
Durata	6,6	11,1		

Tabella 31 - Indicatori chiave aeroporti e downtown

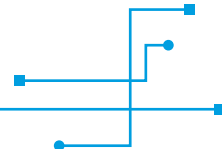
Aeroporti	2023	2022	var %
Fatturato	842.131.610	805.262.162	4,6%
Numero di noleggi	2.677.430	2.205.954	21,4%
Giorni di noleggio	17.716.848	14.669.741	20,8%
Durata noleggio	6,6	6,7	-0,5%
Fatturato per noleggio	314,5	365,0	-13,8%
Fatturato per giorno di noleggio	47,5	54,9	-13,4%
Downtown	2023	2022	var %
Fatturato	629.100.740	563.201.153	11,7%
Numero di noleggi	1.647.026	1.456.147	13,1%
Giorni di noleggio	18.248.640	16.826.521	8,5%
Durata noleggio	11,1	11,6	-4,1%
Fatturato per noleggio	382,0	386,8	-1,2%
Fatturato per giorno di noleggio	34,5	33,5	3,0%

Tabella 32 - Quota fatturato, numero di noleggi e giorni di noleggio per tipologia di location

	APT		Downtown	
	2023	2022	2023	2022
Fatturato	57%	59%	43%	41%
N° noleggi	62%	60%	38%	40%
Giorni di noleggio	49%	47%	51%	53%
Stazioni	18%	17%	82%	83%

Tabella 33 - Prezzo per giorno di noleggio per tipologia di location

	2023	2022	2021	2020	2019	2018
APT	47,5	54,9	44,0	33,2	36	35,5
Downtown	34,5	33,5	28,7	25,9	30,8	31,3



INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DI VETTURE

Il giro d'affari delle vetture nel 2023 è stato di oltre 1.353 milioni di euro, in aumento del 7% rispetto al 2022. Dal lato della domanda il cliente ha noleggiato di più (i noleggi sono aumentati del 20%), con durate lievemente più brevi (la durata media è scesa di 3,9 punti percentuali). Conseguentemente i giorni di noleggio sono saliti del 15%.

Dal lato dell'offerta, gli operatori per servire tale livello della domanda hanno agito su due fronti. Da una parte, hanno aumentato la flotta media di quasi 15.300 vetture; la stessa è passata da 110.793 auto nel 2022 a 126.067 nel 2023 (+14%). Dall'altra, hanno lavorato sull'ottimizzazione dell'utilizzo delle vetture disponibili che è passato dal 71% al 72%. Nel 2023 gli operatori hanno immatricolato quasi 62.000 unità e hanno fatto ricorso anche ad altre forme di acquisizione delle vetture, oltre che all'acquisto, come il noleggio e il leasing. Tali formule hanno prodotto nel 2023 quasi 15.500 acquisizioni contro le 23.000 del 2022 (-33%).

Il fenomeno dei furti rimane un problema per gli operatori del settore che nel 2023 hanno subito 754 episodi criminosi, anche se in diminuzione del 5% rispetto al 2022. Anche le appropriazioni indebite sono diminuite: nel 2023 ci sono stati 378 casi, contro i 384 del 2022 (-2%).

Tabella 34 – Indicatori chiave business vetture

	2023	2022	var %
Fatturato	1.353.344.738	1.264.387.095	7%
Giorni noleggio	33.142.203	28.765.432	15,2%
Flotta media	126.067	110.793	13,8%
Utilizzo	72,0%	71,1%	1,3%
Numero noleggi	4.100.344	3.421.251	19,8%
Durata	8,1	8,4	-3,9%
Fatturato per noleggio	330,1	369,6	-10,7%
Fatturato per giorno di noleggio	40,8	44,0	-7,1%
Flotta di picco massimo	152.106	134.149	13,4%
Flotta di picco minimo	104.565	91.584	14,2%
Immatricolazioni	61.974	60.467	2,5%
Valore medio immatricolazioni	22.062	17.306	27,5%
Furti	754	791	-4,7%
Appropriazioni indebite	378	384	-1,6%

INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DI FURGONI

Il giro d'affari dei furgoni nel 2023 è stato di quasi 118 milioni di euro, in crescita del 13,3% rispetto al 2022.

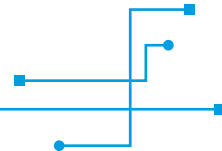
Dal lato dei volumi, i noleggi sono diminuiti del 6,9%, le durate sono aumentate dell'11,1% e conseguentemente i giorni di noleggio sono aumentati del 3,4%.

Dal lato dell'offerta, gli operatori hanno aumentato impercettibilmente la flotta media che è passata da 10.874 unità nel 2022 a 10.928 nel 2023 (+0,5%) mentre l'utilizzo è aumentato al 70,8%.

Nel 2023 sono aumentate sensibilmente le immatricolazioni passando da 2.250 nel 2022 a 5.897 nel 2023. È diminuito il ricorso alle acquisizioni in noleggio e in leasing che sono passate da 1.803 unità del 2022 a 807 del 2023.

Tabella 35 - Indicatori chiave business furgoni

	2023	2022	var %
Fatturato	117.887.612	104.076.221	13,3%
Giorni noleggio	2.823.284	2.730.830	3,4%
Flotta media	10.928	10.874	0,5%
Utilizzo	70,8%	68,8%	2,9%
Numero noleggi	224.112	240.850	-6,9%
Durata	12,6	11,3	11,1%
Fatturato per noleggio	526,0	432,1	21,7%
Fatturato per giorno di noleggio	41,8	38,1	9,6%
Flotta di picco massimo	11.618	11.476	1,2%
Flotta di picco minimo	10.354	10.642	-2,7%
Immatricolazioni	5.897	2.250	162,1%
Valore medio immatricolazioni	28.927	21.664	33,5%
Furti	38	50	-24,0%
Appropriazioni indebite	11	30	-63,3%



INDICATORI CHIAVE PER TIPOLOGIA DI CANALE

Il settore del noleggio a breve eroga i suoi servizi a due macrocategorie di clienti: gli utenti consumer e business.

I clienti consumer rappresentano la quota più alta del giro d'affari e del volume di attività. Nel 2023 il fatturato generato su questo target è stato pari al 62% sul totale, mentre i noleggi realizzati su questi clienti hanno avuto un peso del 66%.

I privati pagano di più rispetto alle aziende. Per noleggiare un veicolo hanno speso in media 45,3 euro al giorno, contro i 53,7 del 2022, e per tenere l'auto 6,9 giorni hanno pagato 315 euro, contro i 375 del 2022 a fronte di una durata media di 7 giorni.

All'interno della macrocategoria dei clienti consumer si distinguono quelli che noleggiavano direttamente (B2C) e quelli che noleggiavano attraverso intermediari quali broker, tour operator, agenzie viaggi e altri (B2BC).

Sui primi i noleggiatori hanno realizzato un giro d'affari pari al 32% sul totale, in aumento del 14% rispetto al 2022, hanno sviluppato il 31% dei noleggi, in crescita del 28% rispetto al 2022 e il 28% dei giorni (+23%). I clienti che hanno noleggiato direttamente hanno speso in media 45,4 euro al giorno, e per tenere l'auto 7,5 giorni hanno pagato 343 euro.

Nel 2023 perde terreno il canale dei clienti privati che hanno prenotato tramite intermediari. Su questo target i noleggiatori hanno realizzato un giro d'affari pari al 30% sul totale, in diminuzione del 4% rispetto al 2022, hanno sviluppato il 35% dei noleggi, in crescita del 22% e il 27% dei giorni (+26%). Questi clienti hanno speso in media 45,2 euro al giorno, e per tenere l'auto 6,4 giorni hanno pagato 290 euro.

Passando ai clienti corporate, il giro d'affari generato su questo target nel 2023 è stato pari al 38%, i noleggi e i giorni realizzati hanno avuto un peso percentuale rispettivamente del 34% e del 44%. I clienti corporate pagano meno rispetto ai privati; questo dipende ovviamente dall'elevato numero di noleggi che il singolo cliente corporate garantisce rispetto al privato.

Per noleggiare un veicolo le aziende hanno speso in media 35,4 euro al giorno, contro i 32,8 del 2022, e per tenere l'auto 11 giorni hanno pagato 390 euro contro i 372 euro del 2022, a fronte di una durata media di 11,4 giorni.

All'interno della macrocategoria dei clienti corporate si distinguono le aziende convenzionate e i così detti replacement.

Le aziende convenzionate comprano noleggi a breve termine per esigenze occasionali di mobilità dei propri dipendenti, ma stipulano anche contratti plurimensili, o annuali, per il personale dipendente assegnatario di auto aziendale.

Su questo target i noleggiatori hanno realizzato un giro d'affari pari al 27% sul totale (+8% vs il 2022), hanno sviluppato il 25% dei noleggi, in aumento del 7% e il 29% dei giorni (+0,3%). Le aziende convenzionate hanno speso in media 38,2 euro al giorno, e per tenere l'auto 9,5 giorni hanno pagato 363 euro.

Sul segmento del replacement (costituito soprattutto dalla domanda dei noleggiatori a lungo termine di sostituzione dei veicoli temporaneamente indisponibili, dati in uso ai propri clienti) gli operatori hanno realizzato un giro d'affari pari al 12% sul totale, in aumento del 24% rispetto al 2022, hanno sviluppato l'8% dei noleggi, in aumento del 7% rispetto al 2022 e il 16% dei giorni (+11%).

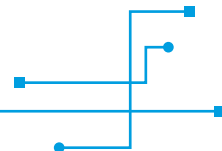
Le attività di "replacement" hanno comportato una spesa media di 30,3 euro al giorno, che sale a 471 euro considerando la durata media di 15,5 giorni.

Tabella 36 - Indicatori chiave per tipologia di canale 2023.
Valori assoluti

2023	b2c	b2b2c	b2b.1 (replacement)	b2b.2 (convenzioni con aziende clienti)
Fatturato	464.278.597	440.753.272	172.903.449	393.297.033
Giorni noleggio	10.226.191	9.740.630	5.703.743	10.294.923
Numeri noleggio	1.355.195	1.519.253	367.217	1.082.790
Durata	7,5	6,4	15,5	9,5

Tabella 37 - Indicatori chiave per tipologia di canale 2023.
Valori percentuali

2023	b2c	b2b2c	b2b.1 (replacement)	b2b.2 (convenzioni con aziende clienti)
Fatturato	32%	30%	12%	27%
Giorni noleggio	28%	27%	16%	29%
Numeri noleggio	31%	35%	8%	25%


Tabella 38 - Indicatori chiave per tipologia di canale

B2C - clienti che noleggiavano direttamente	2023	2022	var %
Fatturato	464.278.597	406.824.331	14,1%
Numero di noleggi	1.355.195	1.056.907	28,2%
Giorni di noleggio	10.226.191	8.331.486	22,7%
Durata noleggio	7,5	7,9	-4,3%
Fatturato per noleggio	342,6	384,9	-11,0%
Fatturato per giorno di noleggio	45,4	48,8	-7%
B2B2C clienti che prenotano attraverso intermediari	2023	2022	var %
Fatturato	440.753.272	456.530.198	-3,5%
Numero di noleggi	1.519.253	1.247.756	21,8%
Giorni di noleggio	9.740.630	7.753.849	25,6%
Durata noleggio	6,4	6,214234995	3,2%
Fatturato per noleggio	290,1	365,8809882	-20,7%
Fatturato per giorno di noleggio	45,2	58,9	-23,1%
B2B.1 - attività di replacement	2023	2022	var %
Fatturato	172.903.449	139.824.249	23,7%
Numero di noleggi	367.217	343.348	7%
Giorni di noleggio	5.703.743	5.144.319	10,9%
Durata noleggio	15,5	15,0	3,7%
Fatturato per noleggio	470,8	407,2	15,6%
Fatturato per giorno di noleggio	30,3	27,2	11,5%
B2B.2 - convenzioni con aziende clienti	2023	2022	var %
Fatturato	393.297.033	365.284.539	7,7%
Numero di noleggi	1.082.790	1.014.090	6,8%
Giorni di noleggio	10.294.923	10.266.608	0,3%
Durata noleggio	9,5	10,1	-6,1%
Fatturato per noleggio	363,2	360,2	0,8%
Fatturato per giorno di noleggio	38,2	35,6	7,4%

Tabella 39 - Quota fatturato, numero di noleggi e giorni per tipologia di canale

Canale	Fatturato		N° noleggi		Giorni	
	2023	2022	2022	2023	2023	2022
B2C	32%	30%	31%	29%	28%	26%
B2B2C	30%	33%	35%	34%	27%	25%
B2B.1 (replacement)	12%	10%	8%	9%	16%	16%
B2B.2 (convenzioni con aziende clienti)	27%	27%	25%	28%	29%	33%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabella 40 - Fatturato per giorno di noleggio per tipologia di canale

	2023	2022	2021	2020	2019	2018
B2C	45,4	48,8	35,6	29,3	41,6	40,3
B2B2C	45,2	58,9	44,0	32,0	31,3	31,1
B2B.1 (replacement)	30,3	27,2	28,3	26,3	27,4	27,6
B2B.2 (convenzioni con aziende clienti)	38,2	35,6	31,7	27,7	33,0	33,6

Tabella 41 - Peso percentuale dei giorni di noleggio e del fatturato relativo al canale B2B2C

	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Giorni di noleggio	27%	25%	22%	20%	38%	38%
Fatturato	30%	33%	27%	22%	36%	35%



IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2023

Il settore del noleggio veicoli a lungo termine prosegue la sua penetrazione come formula vincente per utilizzare un veicolo in esclusiva, senza averne la proprietà e tutti i rischi e oneri associati. Offrendo l'uso, è per sua natura un prodotto a-ciclico, che non risente delle oscillazioni economiche, se non in maniera lieve e limitata a singole componenti.

Lo scorso anno il giro d'affari ha superato i 7,5 miliardi di euro, ma, includendo la rivendita dei veicoli usati a fine noleggio, sono stati ben superati i dieci miliardi.

La flotta circolante continua ad aumentare, seppur a un tasso leggermente inferiore al fatturato. Questo dipende dal canone medio dei contratti avviati nel 2023, che sicuramente hanno scontato i fenomeni che hanno caratterizzato il comparto auto e l'economia in generale.

Innanzitutto, la domanda si è spostata verso vetture di fascia media e medio-alta, portandosi dietro un costo del "ferro" superiore. A questo si è aggiunta la politica commerciale delle Case, che ha assorbito nei listini gli aumenti dei componenti e delle materie prime, a cominciare dall'energia, riducendo allo stesso tempo gli sconti agli operatori. A livello più generale, la stretta monetaria della BCE ha volutamente incrementato il costo del denaro e dei finanziamenti.

Tabella 42 - Indicatori chiave del noleggio a lungo termine

	2023	2022	var %
Fatturato totale	10.604.648.761	9.393.631.696	12,9%
- di cui fatturato da contratti di noleggio veicoli (compreso il rinoleggio)	7.536.464.463	6.841.510.883	10,2%
- di cui fatturato da rivendita usato veicoli	2.887.028.882	2.304.061.008	25,3%
Iva sul fatturato	2.004.280.176	1.723.400.212	16,3%
Importo dei costi assicurativi RC	353.018.556	336.210.587	5%
Importo dei costi per carrozzeria, meccanica, pneumatici	1.266.568.674	1.139.180.282	11,2%
Flotta circolante veicoli totale al 31/12	1.217.481	1.127.227	8,0%
Immatricolato auto e furgoni	438.347	354.541	23,6%
- di cui green (ibride ed elettriche)	199.736	152.422	31%



Considerando l'impatto congiunto di tali fattori, è presumibile dedurre che i noleggiatori abbiano assorbito una parte di questi maggiori costi, limitando l'aumento dei canoni.

A rendere possibile questa politica è stato anche il vivace mercato dell'usato, che, soprattutto nella prima parte dell'anno, ha tenuto le quotazioni ben sopra le attese, consentendo ai noleggiatori di aumentare i ricavi del 25% a fronte di volumi venduti superiori all'anno precedente, ma non in tale misura.

Guardando alla composizione della clientela, è significativa la crescita dei privati, con e senza P.IVA, pur in un anno in cui la domanda di auto nuove è rimasta su livelli non elevati.

Sul fronte alimentazioni, osserviamo che metà della flotta ha un propulsore diesel, pur dopo una contrazione rispetto al 2022. Le auto completamente elettriche pesano il 3,6% della flotta, ben sopra la penetrazione sul circolante nazionale, a conferma che lo strumento del noleggio è preferito dai clienti che si affacciano a questa nuova forma di mobilità.

ANALISI DEL FATTURATO

Nel 2023 le aziende operanti nel settore del noleggio a lungo termine hanno sviluppato un giro d'affari complessivo pari a oltre 10,6 miliardi di euro, in crescita del 12,9% rispetto al 2022.

Il 71% del giro d'affari, oltre 7,5 miliardi di euro, è generato dall'attività caratteristica, ossia il noleggio dei veicoli. Rientra in questa categoria anche il rinoleggio che nel 2023 ha avuto un interessante sviluppo dovuto all'affermazione di questo particolare prodotto all'interno delle strategie di diversi operatori di mercato, anche quelli più piccoli.

Quasi un terzo del fatturato, circa 2,9 miliardi euro, è generato dall'attività di rivendita di usato. Questa area di business ha portato nelle casse dei noleggiatori 583 milioni di euro in più rispetto all'anno precedente, mentre la crescita è stata del 25%.

Tra le società clienti del noleggio a lungo termine sono da annoverare le società di noleggio a breve termine, che tramite la formula del rent to rent, acquisiscono in noleggio dalle aziende di NLT le auto al fine di rinoleggiarle ai propri clienti.

Si tratta di una modalità consolidata dagli operatori del breve termine che ha il vantaggio di non impegnare risorse finanziarie per l'acquisto delle vetture, pagando esclusivamente un canone di noleggio. Nel 2023 il noleggio dei veicoli agli operatori del rent-a-car ha sviluppato circa l'1% del giro d'affari.

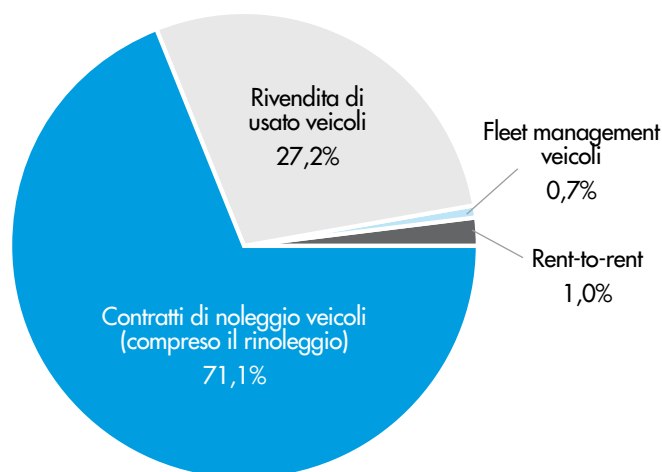
L'attività di fleet management ha prodotto un fatturato pari a quasi 74 milioni euro; consiste nella gestione operativa della flotta di proprietà dei clienti e non è un'attività strategica per gli operatori del settore, infatti pesa appena lo 0,7% del giro d'affari complessivo.


Tabella 43 - Fatturato complessivo

	2023	2022	var %
Fatturato totale	10.604.648.761	9.393.631.696	12,9%

Tabella 44 - Fatturato per tipologia di attività

	2023	2022	var %
Fatturato totale	10.604.648.761	9.393.631.696	12,9%
- di cui fatturato da contratti di noleggio veicoli (compreso il rinoffitto)	7.536.464.463	6.841.510.883	10,2%
- di cui da rivendita di usato veicoli	2.887.028.882	2.304.061.008	25,3%
- di cui da fleet management veicoli	73.956.446	86.131.560	-14,1%
- di cui da attività con operatori NBT (rent-to-rent)	107.198.940	161.928.245	-33,8%

Grafico 13 - Distribuzione del fatturato da noleggio per tipologia di attività


I contratti di noleggio sulle vetture hanno prodotto nel 2023 un fatturato di oltre 7,5 miliardi di euro (+10%). Tale importo rappresenta una quota pari all'83% dell'attività caratteristica degli operatori.

Il noleggio dei veicoli commerciali, che beneficia della continua crescita delle consegne di prodotti acquistati on line, ha generato quasi 1,3 miliardi di euro.

Residuale è l'apporto delle moto e di altri veicoli, i cui contratti hanno sviluppato quasi 22 milioni di euro.

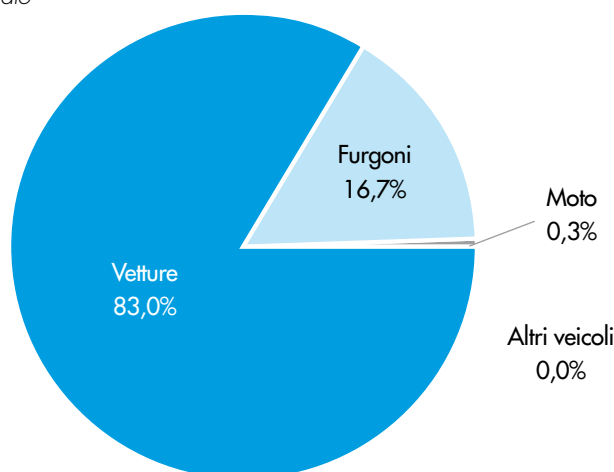


Tabella 45 - Fatturato da contratti di noleggio per tipologia di veicolo

	2023	2022	var %
Fatturato da contratti di noleggio (compreso il rinoffitto)	7.536.404.493	6.841.510.883	10,2%
- di cui realizzato su vetture	6.256.715.712	5.700.098.836	9,8%
- di cui realizzato su furgoni	1.258.205.365	1.118.537.460	12,5%
- di cui realizzato su moto	21.449.080	22.818.559	-6%
- di cui realizzato su altri veicoli	34.336	56.028	-38,7%

Grafico 14 - Distribuzione del fatturato da noleggio per tipologia di veicolo

Nota: compreso il fatturato da rinoffitto



Tra i clienti dei noleggiatori, le aziende apportano la maggior parte del fatturato generato da contratti di noleggio. Nel 2023 questo segmento ha prodotto oltre 6,2 miliardi di euro, pari a quasi l'83% del fatturato da noleggio. La penetrazione del noleggio su questo segmento è altissima; è improbabile che un'azienda di medie-grandi dimensioni non abbia valutato il noleggio come modalità di acquisizione e gestione del proprio parco veicoli. Tale segmento è cresciuto del 13% rispetto al 2022.

Anche i contratti di noleggio ai privati sono cresciuti, ma meno della metà rispetto al segmento delle aziende. I privati, sia con codice fiscale che con partita IVA, hanno raggiunto nel 2023 l'11% del giro d'affari complessivo.



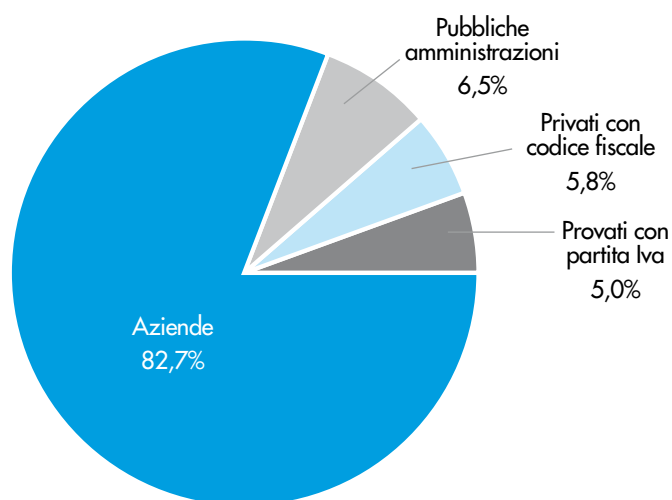
Con il passare degli anni il noleggio a lungo termine sta diventando una formula di acquisizione dell'auto sempre più "familiare" per i privati, perché di fatto prevede un uso esclusivo dell'auto, liberando al tempo stesso l'utilizzatore da una serie di incombenze tipiche della proprietà.

I clienti rientranti nella categoria della pubblica amministrazione hanno generato quasi 491 milioni di euro, pari al 6,5% di quota.

Tabella 46 - Fatturato da contratti di noleggio per tipologia di cliente

	2023	2022	var %
Fatturato da contratti di noleggio (compreso il rinoffitto)	7.536.404.493	6.841.510.883	10,2%
- di cui realizzato su privati con codice fiscale	434.638.319	404.250.802	7,5%
- di cui realizzato su clienti privati con partita IVA	377.478.650	360.400.971	4,7%
- di cui realizzato su aziende	6.232.991.937	5.538.730.825	12,5%
- di cui realizzato sulle pubbliche amministrazioni	491.295.587	538.128.285	-8,7%

Grafico 15 - Distribuzione del fatturato da noleggio per tipologia di cliente





ANALISI DELLA FLOTTA

La flotta di veicoli in noleggio a lungo termine ha superato nel 2023 la cifra di 1,2 milioni di unità. È un risultato eccezionale che conferma lo stato di maturità del settore presso le aziende di grandi dimensioni e certifica la permanenza nella fase di sviluppo nei segmenti delle piccole-medie aziende e degli "individui".

Il noleggio classico, cioè quello che prevede la disponibilità del veicolo ad uso esclusivo del cliente per un periodo superiore ai 12 mesi, riguarda quasi 1 milione 156 mila unità, il 95% della flotta complessiva. Di queste, le vetture sono le più numerose, coprendo l'81% del totale (oltre 939.000 unità). Il 18% è costituito dai furgoni, mentre la restante quota percentuale, che non raggiunge l'1%, è detenuta dalle moto e da altre tipologie di veicoli.

Il 3% della flotta circolante è utilizzato per il noleggio di medio termine, che arriva fino ai 2 anni e per altre esigenze operative temporanee della clientela. Il 2% è in dotazione agli operatori del noleggio al breve termine, che a loro volta la rinoleggiano ai propri clienti.

Tabella 47 - Flotta circolante per tipologia di attività

	2023	2022	var %
Flotta circolante veicoli totale al 31/12	1.217.481	1.127.227	8%
- di cui flotta a disposizione per esigenze temporanee della clientela (es. flottino, flexi, ecc.) di durata non inferiore a 12 mesi	38.466	35.931	7,1%
- di cui flotta a disposizione esclusiva di un solo cliente (NLT "classico") di durata non inferiore a 12 mesi	1.155.555	1.053.937	9,6%
- di cui flotta noleggiata a operatori di NBT (rent-to-rent)	23.550	37.359	-37%



Grafico 16 - Ciclo di vita del noleggio a lungo termine (n° veicoli)

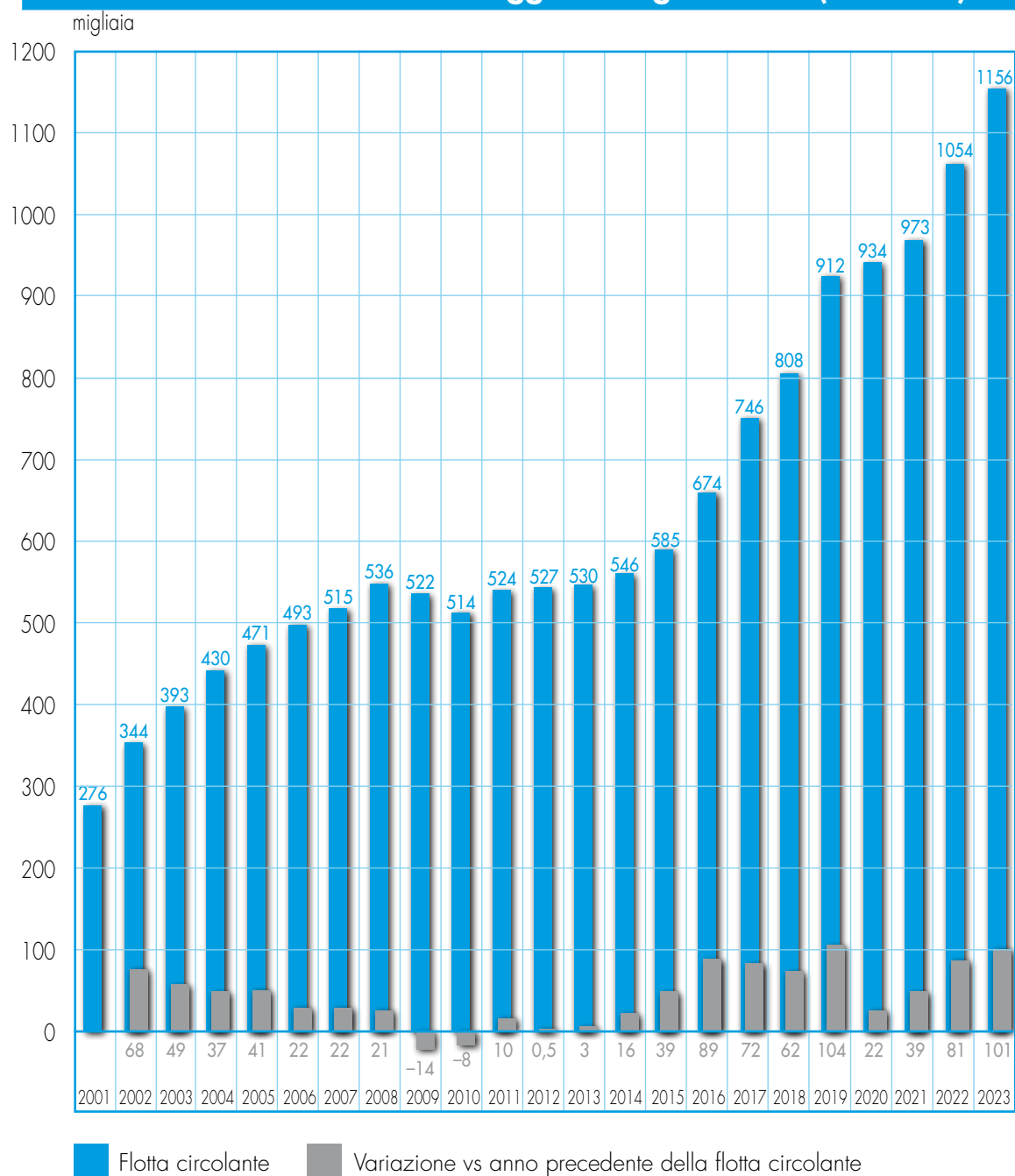




Grafico 17 - Distribuzione della flotta circolante per tipologia di attività

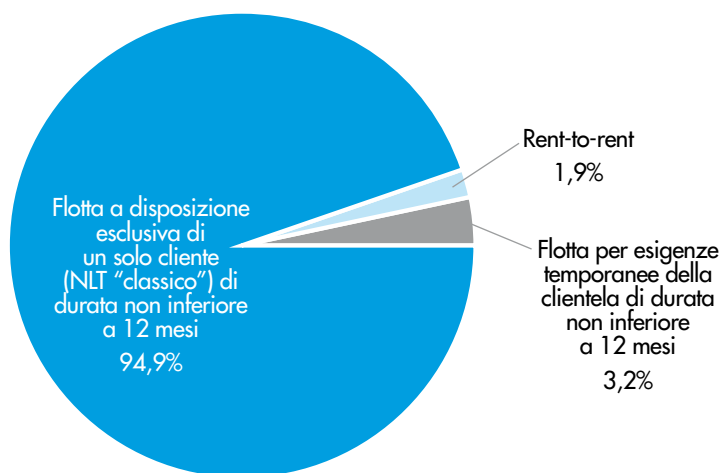


Tabella 48 - Flotta circolante del NLT classico per tipologia di veicolo

	2023	2022	var %
Flotta a disposizione esclusiva di un solo cliente (NLT "classico") di durata non inferiore a 12 mesi al 31/12	1.155.555	1.053.937	9,6%
- di cui autovetture	939.383	849.427	10,6%
- di cui veicoli commerciali	209.402	198.575	5,5%
- di cui moto	6.620	5.627	17,6%
- di cui altro	263	308	-14,6%

La distribuzione dei veicoli in noleggio per alimentazione mostra che il diesel rappresenta l'opzione predominante nelle flotte degli utilizzatori del noleggio a lungo termine con una rappresentatività pari al 52%, ma in costante discesa: nel 2022 era pari al 59%, nel 2021 al 69%.

I veicoli ibridi rappresentano la seconda scelta con il 22% e sono quelli che hanno registrato il più alto incremento di quota, ben 6 punti percentuali. Con oltre 273 mila immatricolazioni, sono cresciute rispetto all'anno precedente del 48%.



I veicoli a benzina mantengono la medesima quota del 2022 (13%), crescendo di 7 punti percentuali rispetto all'anno precedente. Le vetture alla spina (ibride plug-in ed elettriche) incrementano la rappresentatività di 2 punti percentuali superando il 10% di quota. Nel dettaglio le plug-in sono cresciute del 35% e pesano il 6,5%, mentre le elettriche, crescendo del 39%, sono arrivate a pesare il 4% di quota.

Grafico 18 - Distribuzione della flotta circolante per tipologia di veicolo

Flotta a disposizione esclusiva di un solo cliente (NLT "classico") di durata non inferiore a 12 mesi

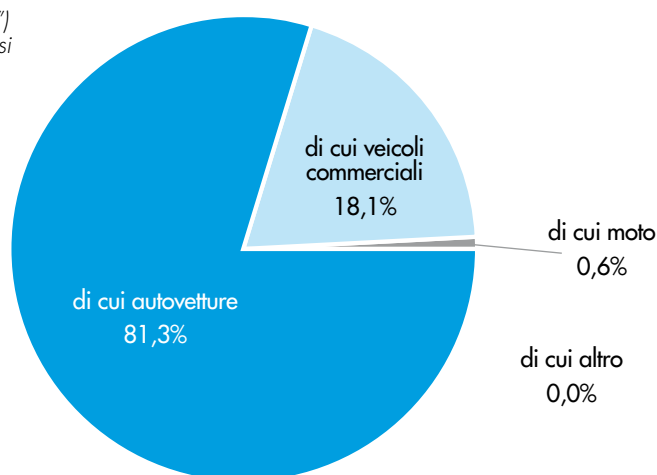


Tabella 49 - Flotta circolante per tipologia di alimentazione

	2023	2022	var %
Flotta circolante veicoli totale al 31/12	1.217.481	1.127.227	8%
- Benzina	156.758	146.505	7%
- Diesel	633.072	667.205	-5,1%
- Gpl	17.385	20.110	-13,5%
- Metano	15.158	18.023	-15,9%
- Ibride elettriche bz/ds - HEV	273.185	184.392	48,2%
- Ibride elettriche plug-in bz/ds (PHEV+REx)	78.548	59.729	31,5%
- Elettriche (BEV)	43.376	31.263	38,7%



Grafico 19 - Distribuzione della flotta circolante per alimentazione

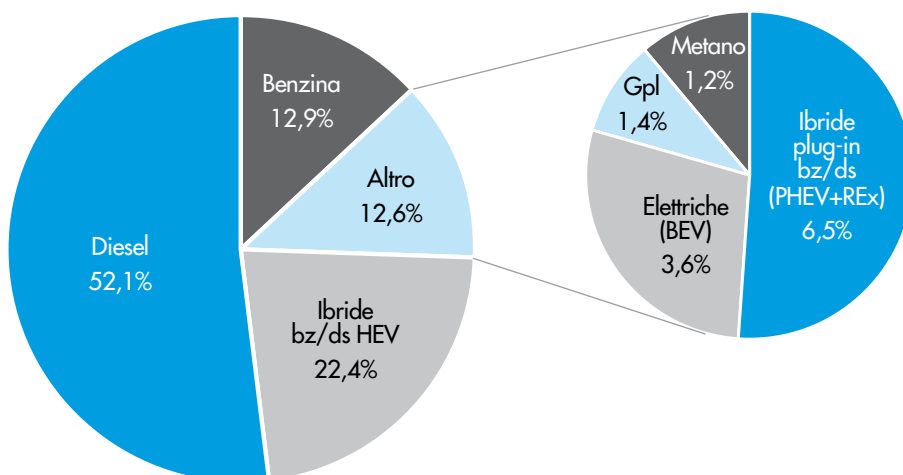
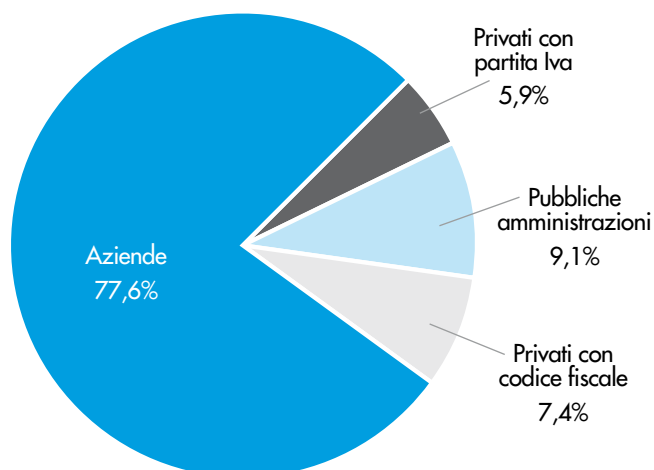


Tabella 50 - Flotta circolante per tipologia di cliente

	2023	2022	var %
Flotta circolante veicoli totale al 31/12	1.217.481	1.127.227	8%
- di cui privati con codice fiscale	90.636	90.178	0,5%
- di cui privati con partita IVA	71.446	67.634	5,6%
- di cui aziende	944.997	845.420	11,8%
- di cui pubbliche amministrazioni	110.402	123.995	-11%

Grafico 20 - Distribuzione della flotta circolante per tipologia di cliente





ANALISI DEGLI ORDINI

Nel 2023 quasi un ordine effettuato su due relativo a contratti tipici del noleggio a lungo termine (quelli che prevedono l'utilizzo esclusivo del veicolo da parte del cliente) prevede durate superiori ai 4 anni. Nel 2022 tale segmento pesava invece il 26%. La spiegazione di questo balzo così evidente va rintracciata sia in un trend costante degli ultimi anni che vede un allungamento delle durate dei contratti, sia nel timore che le incertezze del panorama politico internazionale possano inficiare, come già accaduto nei due anni precedenti, i processi di consegna delle vetture e, quindi, i clienti e i noleggiatori preferiscono dilatare i tempi di sostituzione della company car.

Il 32% degli ordini riguarda contratti con durata tra i 3 e i 4 anni. Quelli con durata da 2 a 3 anni scendono al 17% di quota. Residuale è la quota degli ordini con durata inferiore ai 2 anni.

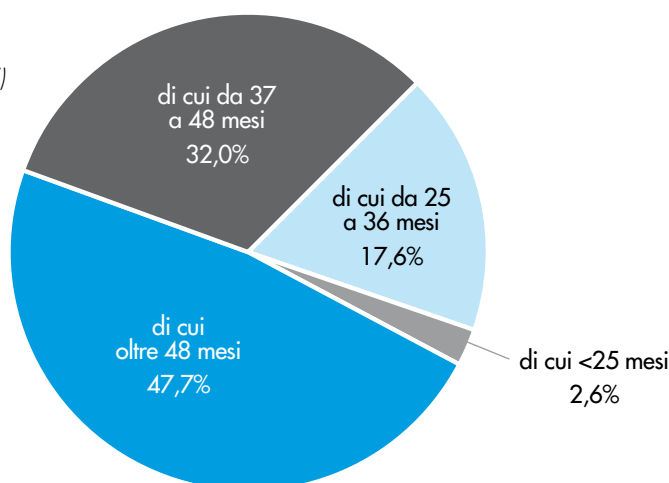
Questa distribuzione percentuale degli ordini per durata contrattuale si rifletterà in futuro sull'aumento dell'anzianità media dei veicoli che al termine della locazione verranno venduti come usato dai noleggiatori.

Tabella 51 - Ordini di noleggio per durata

	2023	2022
Ordini di noleggio per durata relativi solo a flotta a disposizione esclusiva di un solo cliente (NLT "classico")	100%	100%
- di cui < 25 mesi	3%	8%
- di cui da 25 a 36 mesi	17%	29%
- di cui da 37 a 48 mesi	32%	38%
- di cui oltre 48 mesi	48%	26%

Grafico 21 - Distribuzione degli ordini per durata 2023

Ordini relativi a flotta a disposizione esclusiva di un solo cliente (NLT "classico")





L'allungamento medio delle durate degli ordini si riflette sulla distribuzione degli stessi per chilometraggio. Quasi un ordine su due prevede un chilometraggio annuale maggiore di 30.000 km.

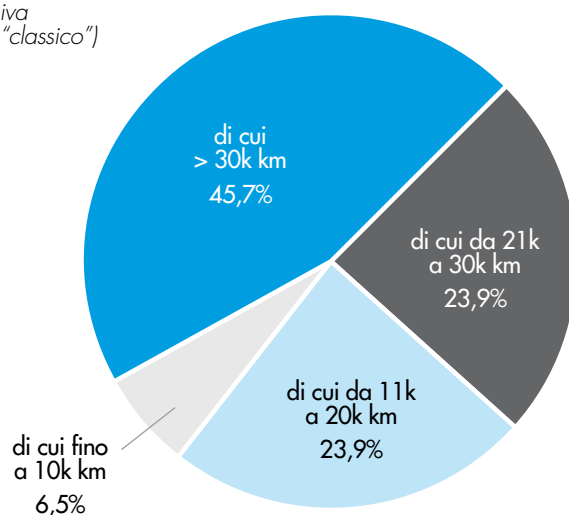
Mentre 1 ordine su 4 riguarda sia gli ordini che hanno un chilometraggio compreso tra 21.000 km e 30.000 km e, sia quelli compresi tra 11.000 km e 20.000 km. Solo il 6% dei contratti ha percorrenze fino a 10.000 chilometri.

Tabella 52 - Ordini di noleggio per chilometraggio annuale

	2023	2021
Ordini di noleggio per chilometraggio annuale relativi solo a flotta a disposizione esclusiva di un solo cliente (NLT "classico")	100%	100%
- di cui fino a 10k km	6%	15%
- di cui da 11k a 20k km	24%	25%
- di cui da 21k a 30k km	24%	21%
- di cui > 30k km	46%	39%

Grafico 22 - Distribuzione degli ordini di noleggio per chilometraggio annuale 2023

Ordini relativi solo a flotta a disposizione esclusiva di un solo cliente (NLT "classico")





Il 50% degli ordini è generato dalla rete di vendita diretta delle società di noleggio a lungo termine. Tale canale è destinato a servire soprattutto le medie e grandi aziende che hanno necessità di un rapporto consulenziale e continuativo.

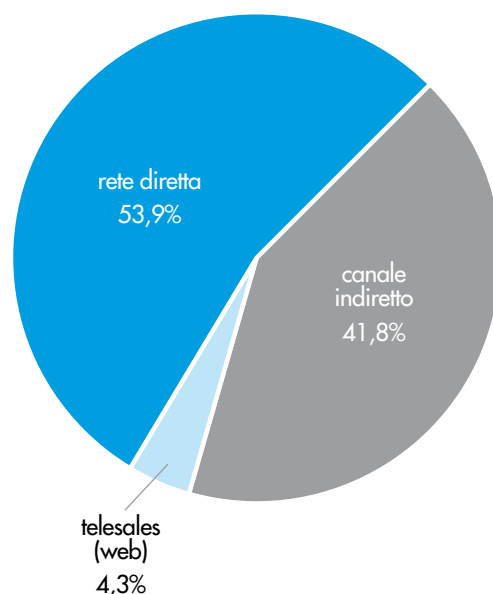
Il canale indiretto, che contribuisce a siglare due ordini su cinque, rappresenta il braccio commerciale che ha consentito un così veloce sviluppo del noleggio presso il target delle piccole aziende, delle partite IVA e dei privati.

Il telesales è il canale delle società di noleggio che raccoglie solo il 4% degli ordini.

Tabella 53 - Ordini di noleggio per tipologia di canale

	2023	2022
Ordini di noleggio per tipologia di canale	100%	100%
- di cui da rete diretta	54%	52%
- di cui da telesales	4%	5%
- di cui canale indiretto	42%	43%

Grafico 23 - Distribuzione degli ordini di noleggio per canale di vendita 2023



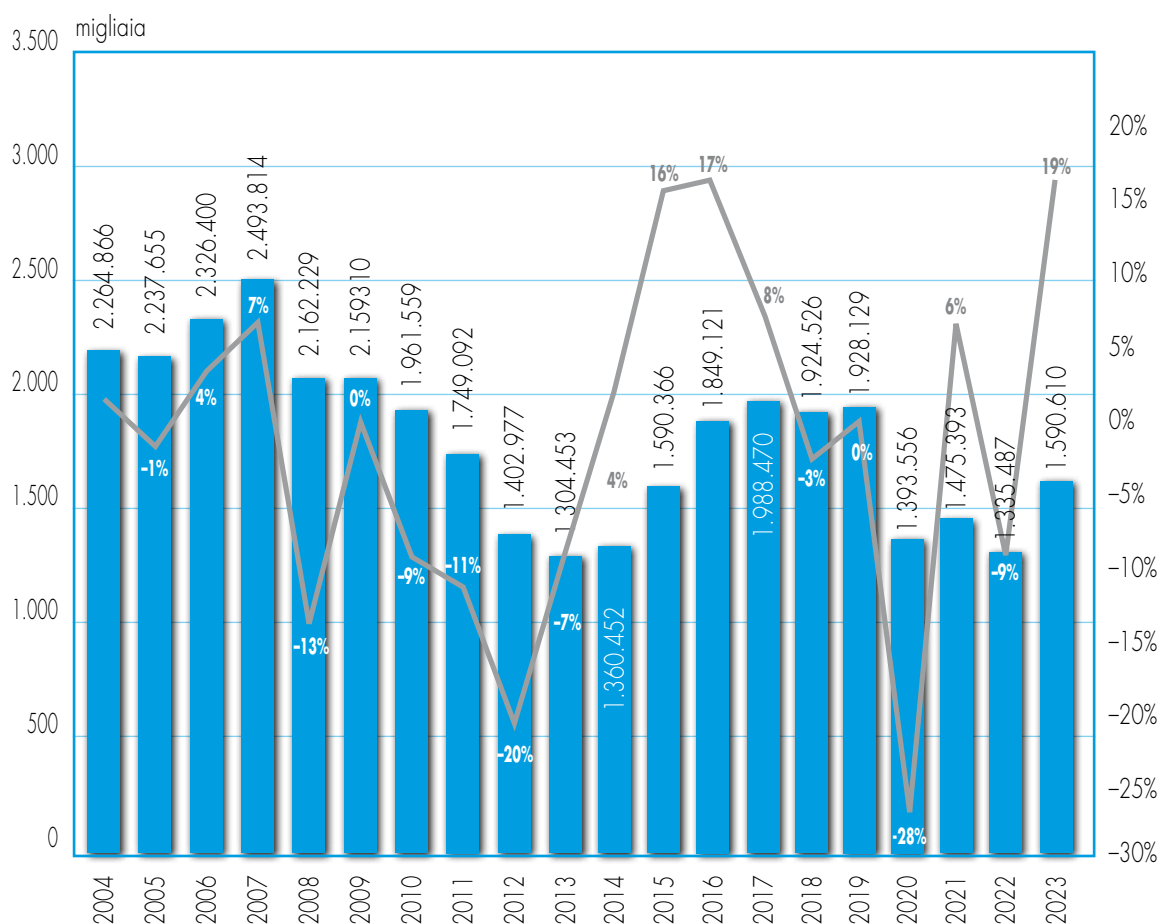


ANALISI DELLE IMMATRICOLAZIONI

Le società di noleggio a lungo termine nel 2023 hanno immatricolato quasi 377.000 vetture segnando una crescita percentuale del 22%, mentre il resto del mercato (escluso il NLT) è cresciuto del 18%. Questo evidenzia l'importanza crescente che questo sistema di acquisizione e gestione delle auto ha raggiunto per il settore corporate, ma anche per i privati, visto che ormai un numero sempre maggiore di privati sceglie di adottarlo, al posto dell'acquisto.

La penetrazione delle immatricolazioni delle vetture del noleggio a lungo termine sul totale delle immatricolazioni del mercato ha raggiunto nel 2023 il 24%, si pensi che appena quattro anni fa era pari al 15%.

Grafico 24 - Andamento delle immatricolazioni in Italia



Fonte: Unrae


Tabella 54 - Penetrazione del noleggio a lungo termine sulle immatricolazioni di autovetture

	2023	2022	2021	2020	2019	var. % '23/'22	Cagr. '19/'23
Immatricolazioni vetture	1.590.610	1.335.487	1.475.393	1.393.556	1.928.129	19,1%	-4,70%
Immatricolazioni vetture in NLT	376.807	308.465	259.215	212.867	282.001	22,2%	7,51%
Penetrazione NLT	23,69%	23,28%	17,60%	15,30%	14,60%	0,4 pp	

Fonte: Elaborazioni su dati Aniasa e Unrae

Tabella 55 - Distribuzione delle immatricolazioni per tipologia di veicolo vetture e veicoli commerciali

	2023		2022		var. % '22/'21
	Unità	%	Unità	%	
Vetture	376.807	86%	308.465	87%	22,2%
VCL	61.540	14%	46.076	13%	33,6%
Totale	438.347	100%	354.541	100%	23,6%

Tabella 56 - Distribuzione delle immatricolazioni per tipologia veicolo - Trend

	2023	2022	2021	2020	2019	Cagr. '19/'23
Vetture	376.807	308.465	259.215	212.867	282.001	7,5%
VCL	61.540	46.076	45.688	37.801	41.800	10,2%
Totale	438.347	354.541	304.903	250.668	323.801	7,9%

Dal punto di vista delle alimentazioni, le vetture diesel e mild hybrid diesel continuano a rimanere le preferite dalle aziende: 4 vetture su 10 appartengono a queste tipologie di alimentazione. Le auto a benzina e le mild hybrid benzina aumentano la quota dal 33% al 37%.

Le full hybrid vedono crescere la propria rappresentatività di 1,4 punti percentuali, passando dal 5,8% al 7,2%, al contrario, le plugin hybrid perdono 2,5 punti percentuali di quota passando dall'11,1% all'8,6%.

Le elettriche fanno un piccolo balzo passando dal 4,4 al 4,7% nel 2023.



Le immatricolazioni dei veicoli commerciali in noleggio a lungo termine sono cresciute del 34% rispetto al 2022, passando da 46.076 a 61.540 unità.

La distribuzione delle immatricolazioni dei veicoli commerciali per alimentazione presenta delle forti differenze rispetto a quella delle vetture. Per i veicoli commerciali, diesel e mild hybrid diesel continuano a rimanere le alimentazioni preferite dalle aziende, aumentando addirittura la propria quota di 13 punti percentuali e passando dal 70% all'83% nel 2023. Il restante 9% di quota è detenuto dalle altre tipologie di alimentazione.

Grafico 25 - Distribuzione delle immatricolazioni autovetture per alimentazione

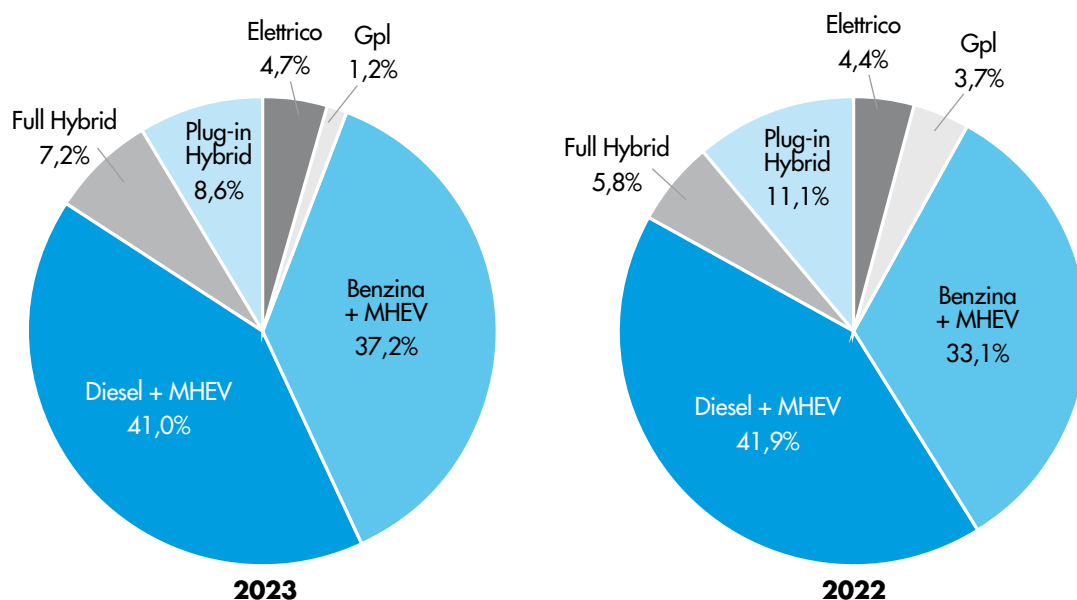




Grafico 26 - Distribuzione delle immatricolazioni veicoli commerciali per alimentazione

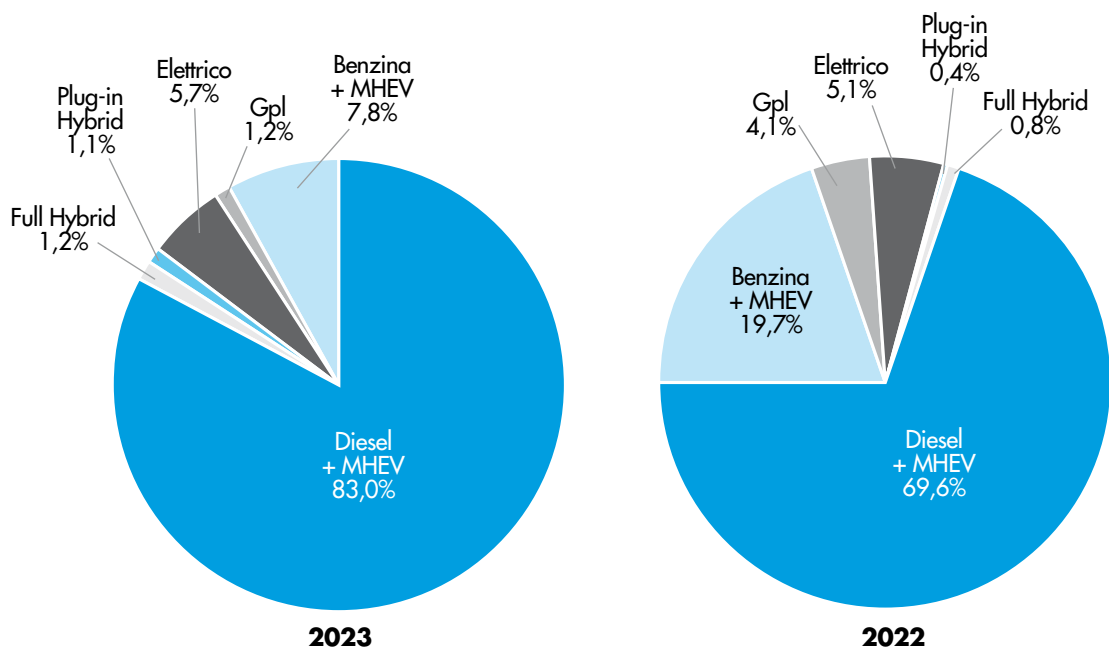


Grafico 27 - Immatricolazioni auto NLT - Top 5 brand

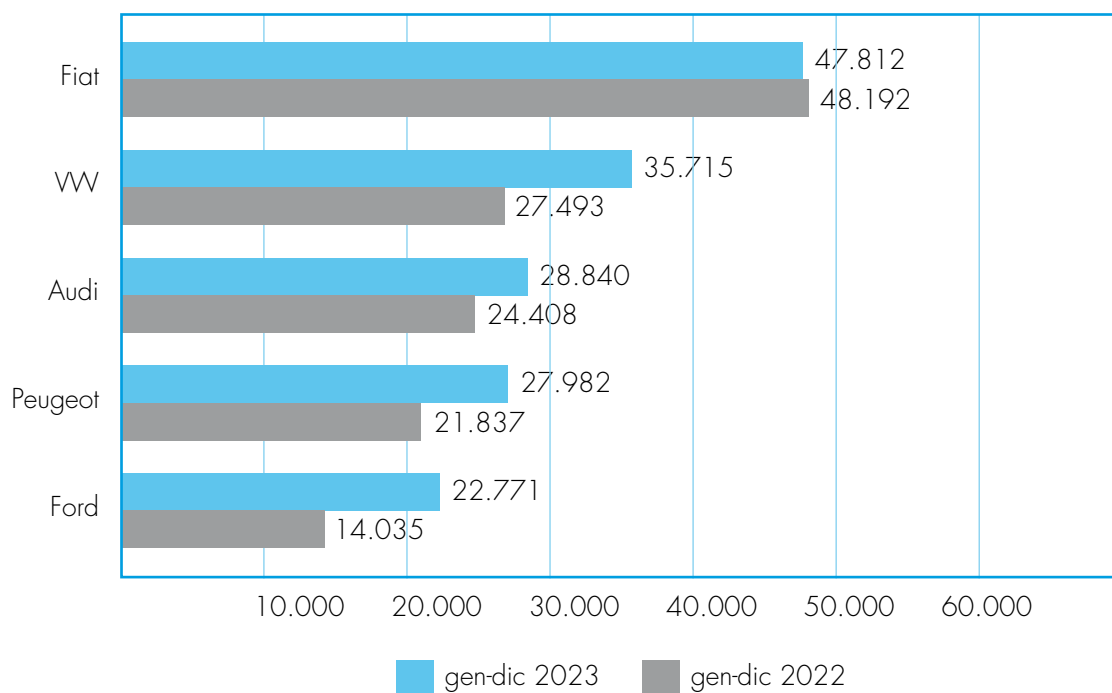
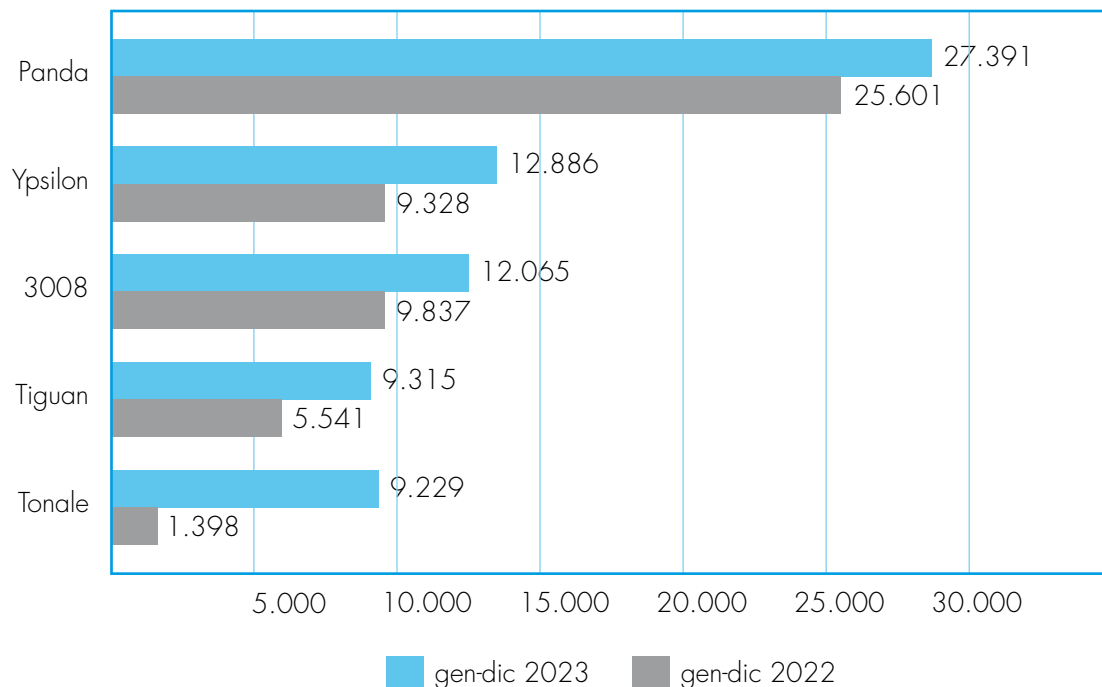




Grafico 28 - Immatricolazioni auto NLT – Top 5 model



ANALISI DEL CORPORATE CAR SHARING

Il corporate car sharing prevede l'utilizzo condiviso di veicoli da parte di più utenti aziendali. Tale servizio è offerto dai noleggiatori insieme ai mezzi noleggiati. Il cuore del sistema è una piattaforma informatica che gestisce le prenotazioni e il rilascio dei veicoli. Questi dialogano con il sistema informatico attraverso i dispositivi telematici presenti all'interno dei veicoli. Gli utenti aziendali dispongono di un'app per la prenotazione, l'apertura del veicolo e il rilascio dello stesso.

Questo sistema è utilizzato soprattutto per i veicoli di servizio e la sua implementazione nelle aziende contribuisce ad aumentarne l'utilizzo degli stessi generando importanti risparmi economici. Consente anche un adeguato monitoraggio della flotta, utile per diversi scopi, attraverso tool gestionali forniti dai noleggiatori.

La penetrazione di questo servizio non è ancora molto elevata: nel 2023 si contano quasi 5.000 veicoli, tuttavia, la crescita è stata pari al 16%.

Il 95% dei veicoli in corporate car sharing riguarda vetture, il restante 5% veicoli commerciali. Il 55% è costituito da veicoli ad alimentazione termica, mentre il restante 45% da veicoli ibridi ed elettrici.



Questa ripartizione quasi paritaria sta ad indicare che i veicoli in car sharing sono utilizzati sia in risposta ad esigenze che necessitano di elevati chilometraggi, magari con più soste e con più utilizzi da parte di diversi utenti aziendali, che giustificano l'adozione dell'alimentazione termica; sia per ragioni che si concentrano nei contesti cittadini, nei quali sono previste forti limitazioni alla circolazione, che favoriscono l'utilizzo dei mezzi ad alimentazione green.

Tabella 57 - Numero di veicoli in corporate car sharing per tipologia di veicolo

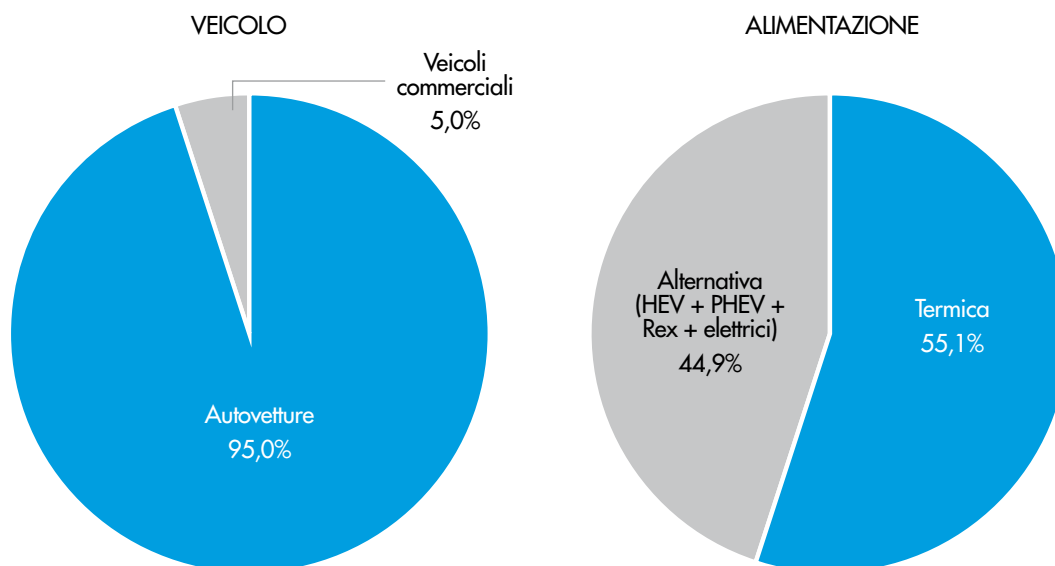
	2023	2022	var %
Numero veicoli in corporate car sharing	4.860	4.194	15,9%
- di cui autovetture	4.616	3.795	21,6%
- di cui veicoli commerciali	244	399	-38,8%

Tabella 58 - Numero di veicoli in corporate car sharing per alimentazione

	2023	2022	var %
Numero veicoli in corporate car sharing	4.860	4.194	15,9%
- di cui ad alimentazione termica	2.677	2.072	29,2%
- di cui ad alimentazione alternativa (HEV+ PHEV+Rex+ elettrici)	2.183	2.122	2,9%



Grafico 29 - Distribuzione dei veicoli in corporate car sharing





LE FLOTTE AZIENDALI IN EU

Se si osservano nell'attuale decennio i numeri delle immatricolazioni nei 7 Paesi d'Europa a maggiore densità automobilistica (in ordine di volumi: Germania, Regno Unito, Francia, Italia, Spagna, Belgio e Olanda), risulta evidente che la ripresa post pandemia c'è stata, ma siamo ben lungi dal recuperare pienamente le vendite degli anni precedenti al Covid-19. Ovviamente non è soltanto la crisi economica ed energetica innescata dalla pandemia ad aver rallentato il mercato dell'automobile: si sono aggiunte le tensioni internazionali della guerra tra Russia e Ucraina e anche le difficoltà dovute all'imposizione forzata della transizione ecologica.

Le immatricolazioni complessive dei Paesi Top 7 nel 2023 hanno fatto registrare un totale appena inferiore ai 10 milioni di autovetture, a fronte dei circa 12,4 milioni del 2019 (un volume simile a quello del biennio precedente). Il mercato dei 7 Paesi, sceso al di sotto dei 10 milioni di immatricolazioni già nel 2020, ha continuato a calare fino al 2022, per poi dare un segnale di ripresa nel 2023, quando si è registrato un discreto +14,8%.

Sul versante dei veicoli commerciali (LCV), le immatricolazioni hanno fatto segnare un andamento diverso, più altalenante, ma che ha evidenziato un trend di medio periodo simile: un crollo nel 2020 con la pandemia, una ripresa abbastanza netta nel 2021, di nuovo una contrazione significativa nel 2022 e una risalita lo scorso anno (+16,6%), anche se su volumi complessivi inferiori a quelli del 2021. Dal 2019 al 2023 il mercato dei veicoli commerciali leggeri (0-3,5t) è passato da oltre 1,6 milioni di unità a poco più di 1,4 milioni.

In ambito autovetture, a differenza di quanto avvenuto nel 2022 sul 2021, tutti i Top 7 hanno mostrato un segno positivo, con il Belgio a far segnare il dato più favorevole (+29,5%) e la Germania quello meno appariscente (+7,3%). Il +18,9% dell'Italia è il secondo migliore risultato, anche se vicino al +18,4% dei Paesi Bassi e al +17,9% del Regno Unito.



Tabella 59 - Immatricolazioni autovetture – Top 7 EU 2019-23

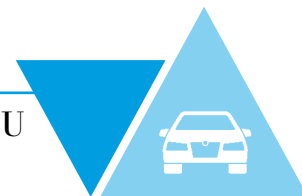
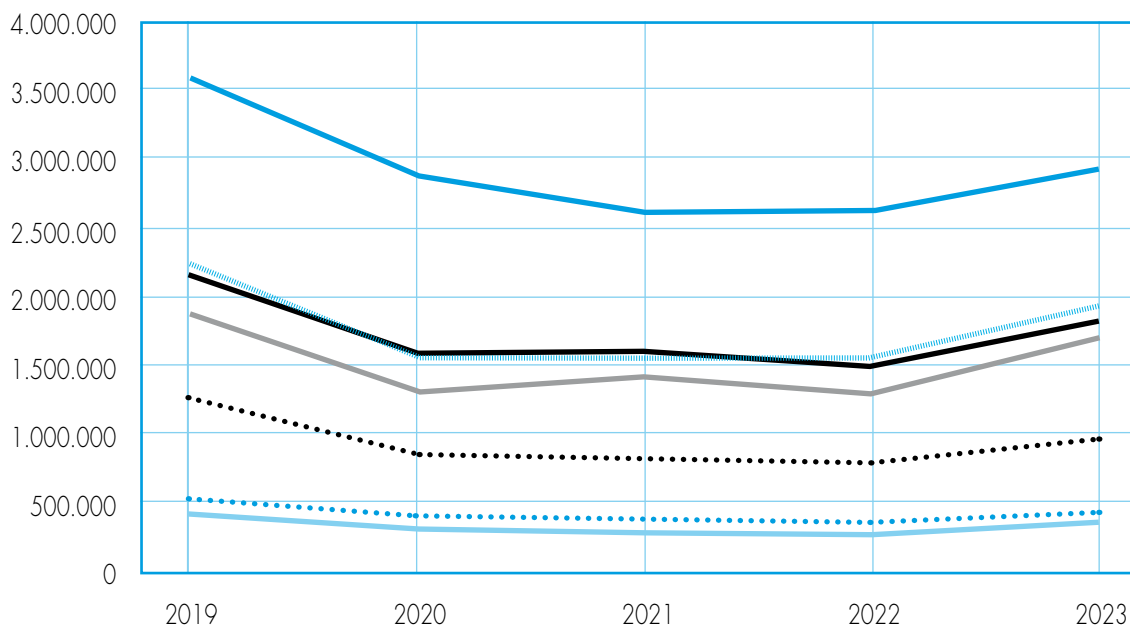
EU-TOP 7	2019	2020	2021	2022	2023	var. % 2023/22
Belgio	554.989	436.930	390.269	372.469	482.411	29,5%
Francia	2.214.280	1.650.118	1.659.003	1.529.035	1.774.723	16,1%
Germania	3.607.258	2.917.678	2.622.132	2.651.357	2.844.609	7,3%
Italia	1.918.624	1.383.585	1.462.409	1.322.520	1.572.219	18,9%
Paesi Bassi	445.217	355.431	322.831	312.074	369.627	18,4%
Spagna	1.322.647	895.290	883.158	828.770	960.214	15,9%
Regno Unito	2.311.140	1.631.064	1.647.181	1.614.063	1.903.054	17,9%
Totale	12.374.155	9.270.096	8.986.983	8.630.288	9.906.857	14,8%

Fonte: Dataforce

**Tabella 60 - Immatricolazione veicoli commerciali
Top 7 EU 2019-23**

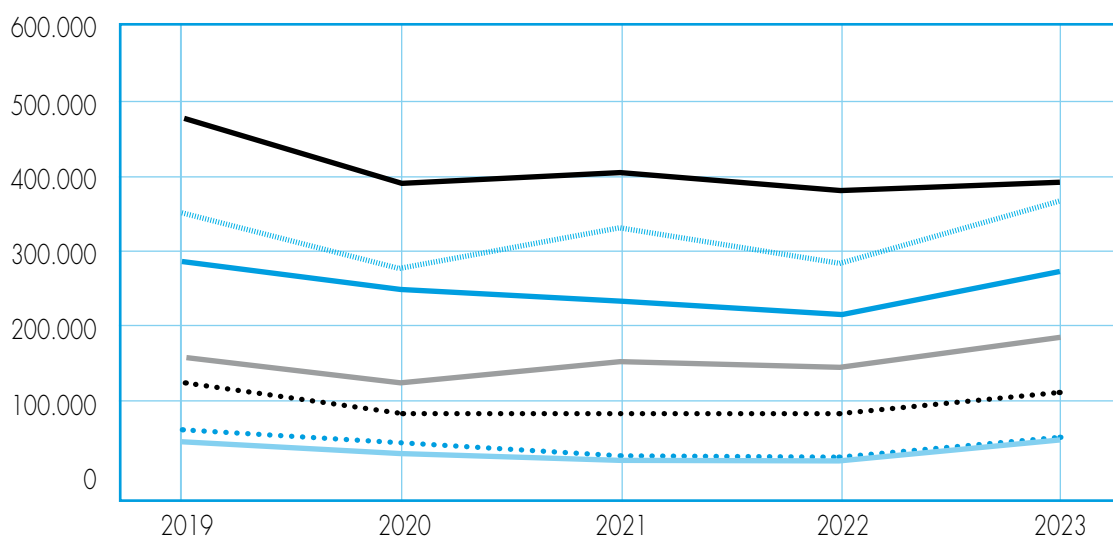
EU-TOP 7	2019	2020	2021	2022	2023	var. % 2023/22
Belgio	81.233	71.311	71.571	56.093	67.578	20,5%
Francia	478.375	400.720	430.690	346.091	374.902	8,3%
Germania	303.735	266.728	264.572	228.883	257.710	12,6%
Italia	179.286	150.348	172.951	151.680	187.240	23,4%
Paesi Bassi	76.374	60.272	68.443	59.173	69.292	17,1%
Spagna	151.954	115.271	129.258	105.326	135.927	29,1%
Regno Unito	368.175	293.667	359.341	283.836	343.361	21,0%
Totale	1.639.132	1.358.317	1.496.826	1.231.082	1.436.010	16,6%

Fonte: Dataforce

**Grafico 30 - Immatricolazione autovetture - Top 7 EU 2019-2023**

Fonte: Dataforce

..... Belgio — Francia — Germania — Italia
 — Paesi Bassi Spagna Regno Unito

Grafico 31 - Immatricolazione veicoli commerciali Top 7 EU 2019-2023

Fonte: Dataforce

..... Belgio — Francia — Germania — Italia
 — Paesi Bassi Spagna Regno Unito



ANALISI DEI CANALI DI VENDITA

A risentire maggiormente della crisi sono stati i canali del noleggio a breve termine e quello delle auto-immatricolazioni. Anche quello dei privati, in termini di contrazione dei volumi, ha fatto segnare una significativa battuta d'arresto, pur rimanendo costantemente al di sopra di una market share del 40%. Rispetto al 2019, i rent-a-car hanno perso 3,2 punti di quota scendendo al 7,7%, mentre le auto-immatricolazioni dei concessionari e dei costruttori sono passati dal 18,3% di market share (MS) del 2019 al 13,9% del 2023.

La market share delle flotte (acquisti diretti), invece, è cresciuta sensibilmente: dal 16,4% del 2019 è salita fino al 21% dello scorso anno. Di pari entità è l'andamento positivo del comparto del noleggio a lungo termine e del leasing finanziario: da una quota dell'11% di 5 anni fa questo canale ha raggiunto il miglior risultato nel 2023 con una MS del 15,4%.

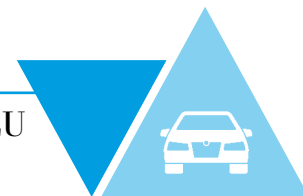
Tabella 61 - Immatricolazione autovetture e suddivisione per canali di vendita in % - Top 7 EU 2019-2023

	2019	2020	2021	2022	2023
Privati	43,4%	46,1%	44,7%	45,0%	42,0%
Società e Leasing	16,4%	18,0%	18,2%	19,8%	21,0%
Noleggio a lungo termine	11,0%	11,7%	12,9%	14,2%	15,4%
Noleggio a breve termine	10,9%	8,0%	8,6%	7,0%	7,7%
Case auto/Dealers	18,3%	16,3%	15,6%	14,0%	13,9%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Dataforce

La continua erosione di quota dello short term fa seguito alla contrazione della mobilità business o della scarsa circolazione turistica durante la pandemia Covid-19, mentre negli anni seguenti è stata causata dalla scelta degli operatori. Nel biennio 2022-2023, in concomitanza anche con varie incertezze nell'offerta da parte dell'industria auto, le imprese di noleggio a breve termine hanno optato nel prolungare il periodo di permanenza in flotta del parco acquisito in precedenza e non sfruttato secondo i normali parametri. L'inversione di questo trend è confermata dai primi dati del 2024, che evidenziano una ben più significativa ripresa del comparto NBT.

La flessione del canale delle auto-immatricolazioni, invece, è innescata da un cambio di strategia commerciale da parte degli OEM che, a fronte di una produzione inferiore dovuta agli strascichi della crisi dei micro-chip e a causa della transizione verso l'elettrico,



hanno preferito puntare su vendite di qualità, riducendo fortemente gli sconti al cliente, senza la necessità di ricorrere a sistemi di smaltimento quali le immatricolazioni dirette di km zero o attraverso le reti dei concessionari.

Tabella 62 - Immatricolazione auto e suddivisione per canali di vendita – Top 7 EU 2019-2023

	2019	2020	2021	2022	2023	Var. % 2023/22
Privati	5.372.203	4.272.917	4.016.638	3.879.635	4.162.406	7,3%
Società e Leasing	2.028.731	1.669.117	1.635.506	1.712.205	2.080.892	21,5%
Noleggio a lungo termine	1.365.674	1.081.306	1.158.561	1.224.354	1.521.631	24,3%
Noleggio a breve termine	1.348.116	738.701	773.228	608.004	762.341	25,4%
Case auto/Dealers	2.259.431	1.508.055	1.403.050	1.206.090	1.379.587	14,4%
Totale	12.374.155	9.270.096	8.986.983	8.630.288	9.906.857	14,8%

Fonte: Dataforce

ANALISI DEI CANALI NEI 7 PAESI TOP IN EU

In un mercato dei Paesi Top7 che ha perso dal 2019 al 2023 circa un quarto delle immatricolazioni, la situazione a livello di canali di distribuzione appare molto diversificata nei singoli contesti. Il confronto tra il 2023 e l'annata precedente vede i privati in flessione in Germania e nei Paesi Bassi, stabili nel Regno Unito, in crescita in Belgio, Francia, Italia e Spagna.

Nel canale vendite dirette business, invece, tutti i Top 7 sono in crescita, con alcuni risultati decisamente positivi: UK +46,2%, Belgio +35,1% e Italia +32%. Il noleggio a lungo termine ha fatto registrare un andamento quasi eccezionale, sempre nel confronto 2022-2023, in Belgio (+57,2%) e nei Paesi Bassi (+34,3%). Ripresa già molto evidente per il noleggio a breve termine nel Regno Unito (+129,2%), Spagna (+37,1%) e Italia (+34%). In ambito auto-immatricolazioni, grande balzo in avanti per Italia (+42,8%) e UK (+40,7%).



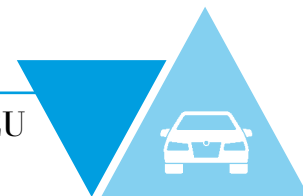
Belgio

Nella distribuzione per canali, nel 2023 il Belgio, che è il Paese col tasso di crescita maggiore tra i Top 7 (+29,5%), ha evidenziato un unico settore stabile nelle immatricolazioni: quello delle auto- immatricolazioni. Segnali molto positivi per il long rent (+57,2%) e per il canale Società e Leasing (le vendite dirette aziendali: +35,1%).

Tabella 63 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Belgio 2019-2023

BELGIO	2019	2020	2021	2022	2023	Var. % 2023/22	MS 2022	MS 2023
Privati	237.910	191.949	158.682	135.938	151.925	11,8%	36,5%	31,5%
Società e leasing	93.299	80.799	81.176	82.053	110.839	35,1%	22,0%	23,0%
Noleggio lungo termine	132.560	103.833	97.456	107.106	168.335	57,2%	28,8%	34,9%
Noleggio a breve termine	35.679	21.351	18.376	13.766	16.863	22,5%	3,7%	3,5%
Case auto/ Dealers	55.541	38.998	34.579	33.606	34.449	2,5%	9,0%	7,1%
Totale	554.989	436.930	390.269	372.469	482.411	29,5%	100,0%	100,0%

Fonte: Dataforce



Francia

Rispetto al 2019, in Francia mancano all'appello 440.000 automobili nuove nel 2023, ma guardando al 2022 la crescita è stata di 245.000 unità (+16,1%). A mostrare maggiore vivacità è stato il canale del noleggio a lungo termine (+26,8%), seguito dai privati (+19%). Bene anche le flotte di proprietà (pur con una crescita inferiore alla media del mercato: +15,1%) e i RAC (+13,8%). Stabili invece le auto-immatricolazioni.

Tabella 64 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Francia 2019-2023

FRANCIA	2019	2020	2021	2022	2023	Var. % 2023/22	MS 2022	MS 2023
Privati	1.012.591	786.276	729.643	709.233	843.949	19,0%	46,4%	47,6%
Società e leasing	301.492	254.340	269.219	246.328	283.525	15,1%	16,1%	16,0%
Noleggio lungo termine	242.263	194.149	214.287	204.453	259.196	26,8%	13,4%	14,6%
Noleggio a breve termine	241.042	128.511	160.414	128.658	146.470	13,8%	8,4%	8,3%
Case auto/ Dealers	416.892	286.842	285.440	240.363	241.583	0,5%	15,7%	13,6%
Totale	2.214.280	1.650.118	1.659.003	1.529.035	1.774.723	16,1%	100,0%	100,0%

Fonte: Dataforce



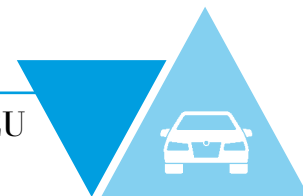
Germania

Dei 7 Paesi più rilevanti in Europa in termini di volumi, la Germania è stata quella che ha performato in maniera meno brillante: +7,3%, vale a dire 200.000 immatricolazioni in meno sul 2022, e ancora in passivo di oltre 750.000 unità rispetto al 2019. L'anno scorso il canale dei privati è stato l'unico a rimanere in negativo: -1,9%, con una perdita di MS di oltre 3 punti percentuali.

Tabella 65 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Germania 2019-2023

GERMANIA	2019	2020	2021	2022	2023	Var. % 2023/22	MS 2022	MS 2023
Privati	1.244.002	1.082.899	906.588	951.366	933.147	-1,9%	35,9%	32,8%
Società e leasing	938.315	821.989	786.175	868.447	976.698	12,5%	32,8%	34,3%
Noleggio lungo termine	410.457	286.697	270.239	261.328	299.167	14,5%	9,9%	10,5%
Noleggio a breve termine	1.014.484	726.093	659.130	570.216	635.597	11,5%	21,5%	22,3%
Case auto/ Dealers	3.607.258	2.917.678	2.622.132	2.651.357	2.844.609	7,3%	100,0%	100,0%
Totale	554.989	436.930	390.269	372.469	482.411	29,5%	100,0%	100,0%

Fonte: Dataforce



Italia

Nonostante un incremento delle immatricolazioni tra il 2023 e il 2022 del 18,9% (il secondo miglior risultato tra i Paesi Top 7), l'Italia rimane in disavanzo di quasi 350.000 unità rispetto al 2019, ultimo anno ante-Covid. Lo scorso anno le crescite più significative sono state quella delle auto- immatricolazioni (+42,8%) e quella dei rent-a-car (+34,2%). Bene i noleggi a lungo termine, con la performance migliore nel primo semestre, ma con una successiva attenuazione della crescita. Le immatricolazioni delle flotte di proprietà nel 2023 sono allineate alla media del mercato, mentre l'incremento delle nuove targhe dei privati è stata soltanto del 13,2%, 5,7 punti in meno della media generale. La market share dei privati è dunque scesa di quasi 3 punti.

Tabella 66 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Italia 2019-2023

ITALIA	2019	2020	2021	2022	2023	Var. % 2023/22	MS 2022	MS 2023
Privati	1.090.576	881.622	919.959	775.415	878.126	13,2%	58,6%	55,9%
Società e leasing	93.271	68.449	75.999	76.054	90.137	18,5%	5,8%	5,7%
Noleggio lungo termine	282.360	218.017	257.761	308.464	376.814	22,2%	23,3%	24,0%
Noleggio a breve termine	178.902	81.866	76.291	57.272	76.736	34,0%	4,3%	4,9%
Case auto/ Dealers	273.515	133.631	132.399	105.315	150.406	42,8%	8,0%	9,6%
Totale	1.918.624	1.383.585	1.462.409	1.322.520	1.572.219	18,9%	100,0%	100,0%

Fonte: Dataforce



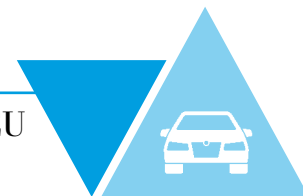
Paesi Bassi

In evidente difficoltà nel 2023 il canale dei privati, che non riesce a risalire nei volumi, rimanendo allineato alle performance del 2021 e del 2022, e dunque conquista una quota di mercato più ridotta (30,3% rispetto a 36,5% dell'anno precedente). In forte espansione le immatricolazioni delle flotte in proprietà e di quelle in noleggio a lungo termine: l'incremento delle nuove targhe è a un ritmo quasi doppio rispetto alla media del mercato. Importante avanzata anche delle auto-immatricolazioni (+26,7%).

Tabella 67 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Paesi Bassi 2019-2023

PAESI BASSI	2019	2020	2021	2022	2023	Var. % 2023/22	MS 2022	MS 2023
Privati	146.094	129.344	114.110	113.974	112.082	-1,7%	36,5%	30,3%
Società e leasing	50.644	35.301	30.839	27.834	36.729	32,0%	8,9%	9,9%
Noleggio lungo termine	156.005	123.089	107.357	104.223	140.000	34,3%	33,4%	37,9%
Noleggio a breve termine	27.476	16.762	19.222	18.898	21.070	11,5%	6,1%	5,7%
Case auto/ Dealers	64.998	50.935	51.303	47.145	59.746	26,7%	15,1%	16,2%
Totale	445.217	355.431	322.831	312.074	369.627	18,4%	100,0%	100,0%

Fonte: Dataforce



Spagna

Anche la Spagna è rimasta nel 2023 ben al di sotto dell'epoca pre-Covid: mancano all'appello il 30% delle immatricolazioni. Rispetto al 2022, i canali che si sono distinti in positivo sono stati quello dei rent-a-car (molto importante per il mercato spagnolo per via del turismo: +37,1%, con un recupero di quota di 2,2 punti) e quello delle flotte di proprietà (+24,6%). Sotto media, invece, l'avanzata dei privati e del noleggio a lungo termine.

Tabella 68 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Spagna 2019-2023

SPAGNA	2019	2020	2021	2022	2023	Var. % 2023/22	MS 2022	MS 2023
Privati	622.772	453.320	385.177	375.517	424.287	13,0%	45,3%	44,2%
Società e leasing	132.229	101.231	87.659	85.556	106.605	24,6%	10,3%	11,1%
Noleggio lungo termine	176.533	147.182	163.478	178.323	203.235	14,0%	21,5%	21,2%
Noleggio a breve termine	243.786	98.203	155.064	99.418	136.345	37,1%	12,0%	14,2%
Case auto/ Dealers	147.327	95.354	91.780	89.956	89.742	-0,2%	10,9%	9,3%
Totale	1.322.647	895.290	883.158	828.770	960.214	15,9%	0,0%	100,0%

Fonte: Dataforce



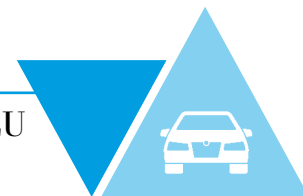
Regno Unito

Un'annata accettabile lo scorso 2023 per il Regno Unito, che però rimane ancora sotto i 2 milioni di nuove immatricolazioni (nel 2019 furono 2,3 milioni). La buona performance dello scorso anno va ascritta alle flotte aziendali di proprietà, che hanno conquistato una nuova targa su quattro (quasi 5 punti in più rispetto al 2022), Noleggio a breve termine imolando quasi 150.000 immatricolazioni aggiuntive e ai rent-a-car, che hanno targato più del doppio rispetto all'anno precedente, raddoppiando la market share. Stabili le immatricolazioni del canale dei privati, che dunque hanno perso ben 7,3 punti di quota.

Tabella 69 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Regno Unito 2019-2023

REGNO UNITO	2019	2020	2021	2022	2023	Var. % 2023/22	MS 2022	MS 2023
Privati	1.018.258	747.507	802.479	818.192	818.890	0,1%	50,7%	43,0%
Società e leasing	419.481	307.008	304.439	325.933	476.359	46,2%	20,2%	25,0%
Noleggio lungo termine	375.953	295.036	318.222	321.785	374.051	16,2%	19,9%	19,7%
Noleggio a breve termine	210.774	105.311	73.622	28.664	65.690	129,2%	1,8%	3,5%
Case auto/ Dealers	286.674	176.202	148.419	119.489	168.064	40,7%	7,4%	8,8%
Totale	2.311.140	1.631.064	1.647.181	1.614.063	1.903.054	17,9%	100,0%	100,0%

Fonte: Dataforce



ANALISI DELLE ALIMENTAZIONI NEI 7 PAESI TOP IN EUROPA

Introduzione

Il 2023 è stato l'anno in cui in Europa si è iniziato a mettere in discussione la data del 2035 come ultimo termine per la vendita di automobili con motore endotermico. È pur vero che la corsa a una mobilità sempre più sostenibile è proseguita, ma a ritmi più blandi, anche perché in molte nazioni sono stati fortemente ridotti, se non addirittura cancellati, gli incentivi all'acquisto delle auto elettriche e delle ibride "vere" (full hybrid e plug-in hybrid).

L'Europa dei Paesi Top 7 marcia quindi in ordine sparso sulla strada della transizione ecologica: le auto a corrente rappresentano una quota molto rilevante nei Paesi Bassi, Regno Unito, Germania e Belgio, con una crescita che, seppur rallentata, sta comunque proseguendo. Mentre negli altri Paesi, in particolare Italia e Spagna, le elettriche rappresentano ancora quote di mercato marginali. Il Belpaese in particolare rimane il fanalino di coda, nonostante la presenza di bonus statali sempre più consistenti, che però rimangono in larga parte non utilizzati.

È un problema legato a più motivazioni: innanzitutto la scarsa propensione del consumatore (soprattutto privato) ad abbandonare le alimentazioni endotermiche, perché il gap di prezzo con le elettriche è ancora troppo elevato rispetto a una fruibilità di utilizzo nella quale le endotermiche vincono a mani basse sulle elettriche. Ma anche perché la rete infrastrutturale di ricarica è ancora carente e non commisurata all'autonomia tra un rifornimento e l'altro. Forti perplessità derivano dall'aumento dei costi dell'energia che si sono registrati nell'ultimo biennio, anche a causa del conflitto tra Russia e Ucraina. Per le flotte aziendali il problema consiste nel costo d'esercizio che per le auto elettriche rimane più elevato rispetto a quello garantito dalle alimentazioni più tradizionali (il diesel in primis). Il Total Cost of Ownership (TCO) si scontra anche con lo scoglio dei valori residui delle auto a corrente, che rimane ancora ben al di sotto di quello delle altre motorizzazioni.

La suddivisione che vedeva fino a qualche anno fa benzina e diesel dividersi la maggior parte delle immatricolazioni, con le auto a benzina a Noleggio a breve termine cogliere le preferenze dei privati e quelle a gasolio dell'utenza business, e con quote residuali per le altre alimentazioni, è ormai definitivamente tramontata. Purtroppo, il destino dell'auto a gasolio è segnato, nonostante qualche colpo di coda e i primi segnali di perplessità da parte di più di un costruttore automobilistico.

Sempre favorevoli appaiono invece le prospettive dell'auto a benzina, almeno nel breve e medio periodo, specie se con il supporto dell'integrazione di un sistema ibrido "chiuso". Tra le due soluzioni prevalenti dell'ibrido "vero", cioè full hybrid e plug-in hybrid, è quest'ultimo a essere entrato in crisi in più di una nazione, soprattutto nel contesto della clientela privata.



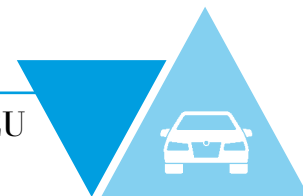
Le alimentazioni nelle flotte aziendali (True Fleets) e nel Noleggio a Breve Termine

Il mercato True Fleets (immatricolazioni aziendali dirette, leasing finanziari e noleggi a lungo termine) nei Paesi Top 7 nel triennio 2021-2023 è cresciuto da 2,8 milioni di immatricolazioni a 3,6 milioni, con un incremento rilevante soprattutto dal 2022 al 2023. Si è modificato in maniera importante il mix delle alimentazioni, con le auto a gasolio che sono scese dalle 720.000 unità del 2021 (con una quota sul totale del 25,8%) alle 620.000 del 2023 (MS 17,2%). In crescita costante invece i volumi delle auto a benzina: da 825.000 a 995.000, anche se la quota di mercato è scesa di 2 punti (dal 29,5% al 27,6%). In contemporanea sono aumentate di molto le mild hybrid, quasi tutte a benzina, che però non possono essere considerate ibride "vere": dalle 360.000 unità targate nei Paesi Top 7 nel 2021 (12,9% di quota di mercato) sono passate a quasi 620.000 (17,2%).

Le elettriche pure, invece, hanno raddoppiato i volumi: dalle 330.000 unità targate dalle True Fleets e Leasings nel 2021 alle oltre 650.000 del 2023. È interessante notare che la diffusione delle auto a corrente immatricolate nelle flotte nel 2023 è quasi pari alla somma delle ibride "vere" (full + plug-in hybrid). Questo è quello che dicono i numeri complessivi dei Top 7. Poi ci sono le eccezioni, come l'Italia, in cui le elettriche nelle flotte rappresentano appena il 4,9% (ed erano al 6,6% di quota nel 2021), mentre le ibride full+plug-in nel 2023 sono al 15,6% del mercato aziendale (mentre erano al 16,5 due anni prima).

Tabella 70 - Immatricolazioni autovetture flotte aziendali (True Fleets e Leasings) EU TOP 7 2021-2023
Suddivisione percentuale alimentazioni (*)

	2021	2022	2023
Belgio			
Benzina	26%	25%	19%
Diesel	26%	18%	8%
Elettrico	9%	16%	29%
Plug-in Hybrid	22%	26%	31%
Hybrid	4%	5%	4%
Mild-Hybrid	13%	11%	9%
Gas	0%	0%	0%
Germania			
Benzina	24%	24%	24%
Diesel	29%	26%	26%
Elettrico	13%	17%	19%
Plug-in Hybrid	18%	17%	9%
Hybrid	2%	2%	2%
Mild-Hybrid	13%	14%	20%
Gas	0%	0%	0%



	2021	2022	2023
Paesi Bassi			
Benzina	43%	41%	31%
Diesel	3%	2%	1%
Elettrico	28%	27%	37%
Plug-in Hybrid	9%	10%	12%
Hybrid	5%	7%	6%
Mild-Hybrid	12%	13%	13%
Gas	0%	0%	0%
Regno Unito			
Benzina	41%	36%	36%
Diesel	10%	7%	4%
Elettrico	17%	25%	26%
Plug-in Hybrid	10%	8%	10%
Hybrid	8%	9%	10%
Mild-Hybrid	13%	15%	14%
Gas	0%	0%	0%
Francia			
Benzina	29%	30%	33%
Diesel	36%	28%	17%
Elettrico	7%	9%	12%
Plug-in Hybrid	14%	13%	15%
Hybrid	7%	10%	13%
Mild-Hybrid	6%	9%	10%
Gas	1%	1%	1%
Italia			
Benzina	16%	17%	17%
Diesel	36%	33%	31%
Elettrico	7%	5%	5%
Plug-in Hybrid	11%	10%	8%
Hybrid	6%	6%	8%
Mild-Hybrid	21%	26%	30%
Gas	3%	4%	2%
Spagna			
Benzina	29%	30%	28%
Diesel	33%	28%	21%
Elettrico	3%	4%	6%
Plug-in Hybrid	8%	8%	9%
Hybrid	11%	12%	14%
Mild-Hybrid	14%	16%	20%
Gas	1%	1%	2%
Top 7 EU True Fleets e Leasings			
Benzina	30%	28%	28%
Diesel	26%	22%	17%
Elettrico	12%	15%	18%
Plug-in Hybrid	14%	13%	12%
Hybrid	6%	6%	8%
Mild-Hybrid	13%	15%	17%
Gas	1%	1%	1%

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



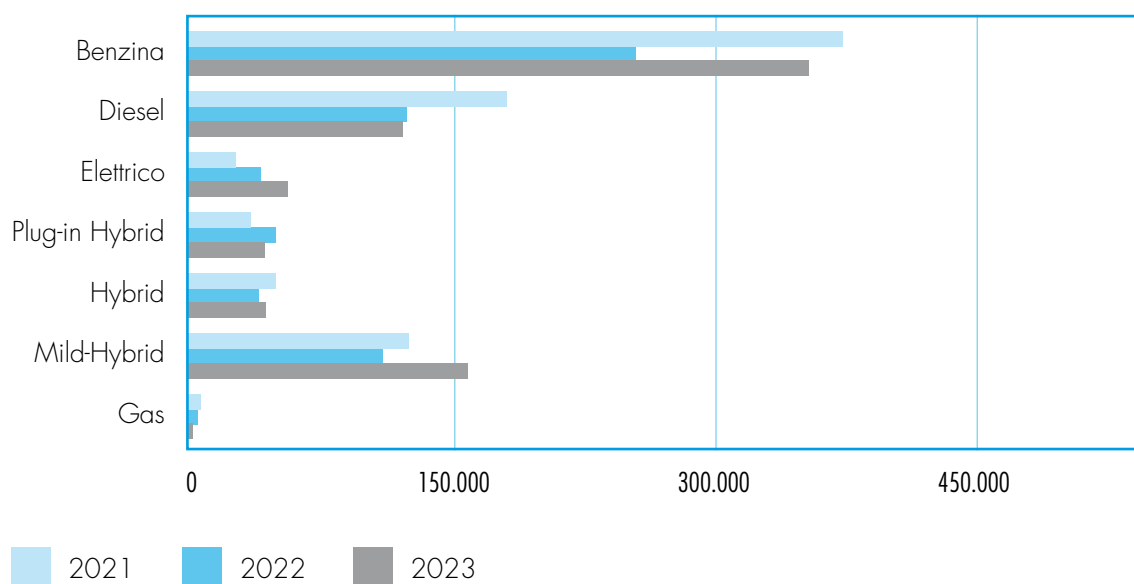
Tabella 71 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU TOP 7 2021-2023

TOP 7 EU	Flotte aziendali (*)			RAC		
Alimentazioni	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Benzina	825.081	818.217	995.122	371.589	248.683	357.308
Diesel	719.707	635.371	620.747	170.834	119.736	119.152
Elettrico	329.247	438.263	652.685	23.670	39.085	52.490
Plug-in Hybrid	381.603	385.518	419.823	31.658	47.005	40.089
Hybrid	156.203	189.077	275.753	43.833	33.969	36.352
Mild-Hybrid	361.396	443.231	617.539	124.689	113.561	152.286
Bi-Fuel	20.830	26.882	20.854	6.955	5.965	4.664
Totale	2.794.067	2.936.559	3.602.523	773.228	608.004	762.341

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

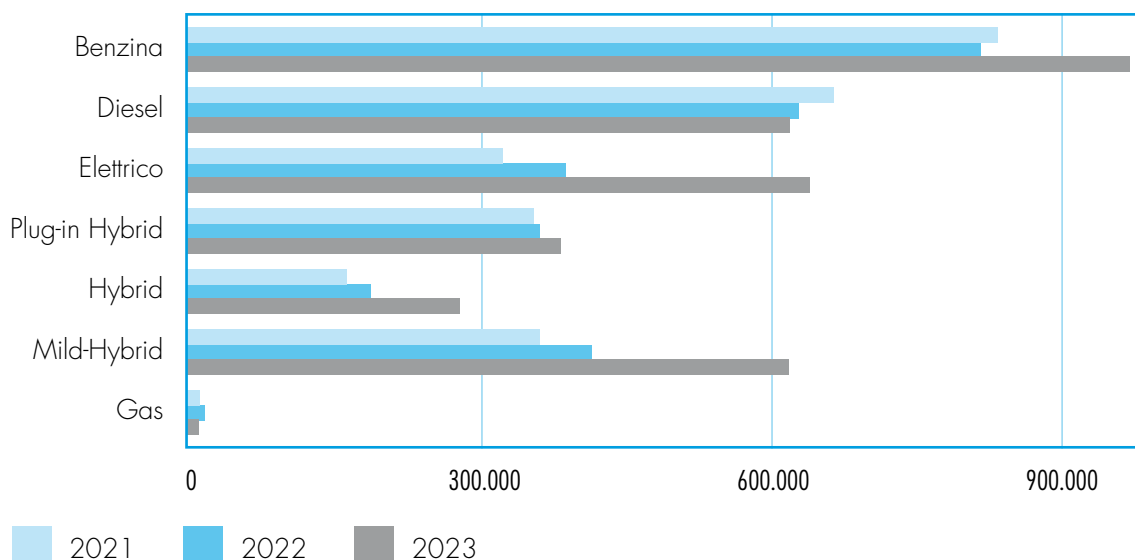
Grafico 32 – Alimentazioni autovetture RAC 2021-2023



Fonte: Dataforce



Grafico 33 – Alimentazioni autovetture flotte aziendali (*)



Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Le alimentazioni dei veicoli commerciali

La transizione verso l'elettrico per il comparto dei Light Commercial Vehicles è una vera e propria chimera. Il diesel si mantiene di gran lunga l'alimentazione più diffusa, con alcuni Paesi che addirittura fanno segnare incrementi di quota nell'area sia delle True Fleets sia dei rent-a-car.

Nei parchi aziendali di proprietà nei Paesi Top 7 d'Europa il diesel nel 2023 ha conquistato una quota dell'84,2% (nel 2019 era al 93,4%, ma l'anno scorso all'86,6%). La discesa dell'interesse per i mezzi commerciali alimentati a gasolio è dunque molto lenta, anche perché alternative vere, sotto il profilo dei costi d'esercizio, non ce ne sono.

La seconda alimentazione più diffusa tra i Top 7 è quella elettrica, che nel 2023 ha conquistato una quota del 7,2%. Però si tratta di appena 55.000 LCV su un totale di immatricolazioni di 760.000 unità. Marginali le quote dei mezzi da lavoro a benzina: 4,7% sul totale: 5 anni fa erano al 3,3%. Ibridi? Quasi non pervenuti: quelli mild hanno raggiunto una misera market share del 2,1%, quelli full dello 0,6% e quelli plug-in dello 0,1%. Quote da "zero-virgola" anche per gli LCV a gas.

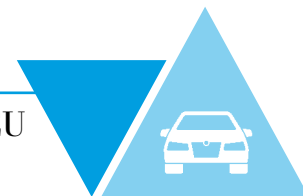
La situazione appare simile anche nell'ambito del canale del noleggio a lungo termine: il diesel è al 78,5%, con l'elettrico all'8,3%. A seguire il benzina (7,5%). Il resto? Praticamente non pervenuto. Nel noleggio a breve termine i mezzi da lavoro a gasolio presidiano il settore con quota del 94% (era del 98,5% nel 2019). Uniche alternative con quote di mercato basse sono quelle degli LCV a benzina (2,2%) ed elettrici (2,5%).



Tabella 72 - Alimentazioni VCL - Suddivisione per canale 2019-23

		2019	2020	2021	2022	2023	MS 2023
Società	Benzina	28.025	18.180	20.833	23.181	35.610	4,7%
	Diesel	782.644	674.122	703.269	556.214	638.962	84,2%
	Elettrico	14.988	18.125	29.512	39.858	54.829	7,2%
	Plug-in Hybrid	133	444	1.046	1.190	722	0,1%
	Hybrid	588	537	1.554	2.307	4.715	0,6%
	Mild-Hybrid	1.116	5.594	12.175	13.375	16.089	2,1%
	Metano	6.146	4.667	3.845	1.027	810	0,1%
	GPL	3.982	3.221	5.230	4.376	5.781	0,8%
	Altro	279	657	565	892	1.526	0,2%
	Totale	837.901	725.547	778.029	642.420	759.044	100,0%
Noleggio a lungo termine	Benzina	12.648	8.334	10.557	13.804	20.561	7,5%
	Diesel	251.658	194.368	215.931	179.645	214.656	78,5%
	Elettrico	4.392	5.382	10.933	12.800	22.625	8,3%
	Plug-in Hybrid	122	297	811	446	719	0,3%
	Hybrid	1.013	633	2.563	3.370	4.884	1,8%
	Mild-Hybrid	193	1.563	5.280	9.351	8.012	2,9%
	Metano	3.392	2.529	2.044	1.708	224	0,1%
	GPL	2.551	541	1.099	469	814	0,3%
	Altro	18	1	32	471	909	0,3%
	Totale	275.987	213.648	249.250	222.064	273.404	100,0%
Rac	Benzina	1.388	670	1.882	1.408	2.716	2,2%
	Diesel	174.473	136.549	154.850	106.491	117.022	94,0%
	Elettrico	672	640	2.314	2.119	3.090	2,5%
	Plug-in Hybrid	1	27	81	5	15	0,0%
	Hybrid	1	7	22	154	70	0,1%
	Mild-Hybrid	33	450	1.136	838	832	0,7%
	Metano	402	486	262	46	33	0,0%
	GPL	103	105	157	205	397	0,3%
	Altro	5	0	4	13	304	0,2%
	Totale	177.078	138.934	160.708	111.279	124.479	100,0%

Fonte: Dataforce



ALIMENTAZIONI NEI 7 PAESI TOP IN EUROPA (FLOTTE E RAC)

Belgio

In Belgio si può tranquillamente affermare che la transizione ecologica sia a buon punto nelle flotte in proprietà e a noleggio: nel 2023 la quota di mercato più alta è stata quella delle plug-in hybrid: quasi 86.000 immatricolazioni (market share 30,8%); a seguire le auto elettriche: 80.000 unità (MS 28,7%), cioè più di benzina e diesel messe assieme.

Riguardo le aziende di rent-a-car, invece, le benzina rappresentano ancora la maggioranza assoluta (58,8%), mentre le elettriche rimangono pochissime (MS 2,4%), così come le plug-in hybrid (1,8%). Le diesel mantengono una quota del 10%.

**Tabella 73 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali (*)
e RAC - Belgio 2021-2023**

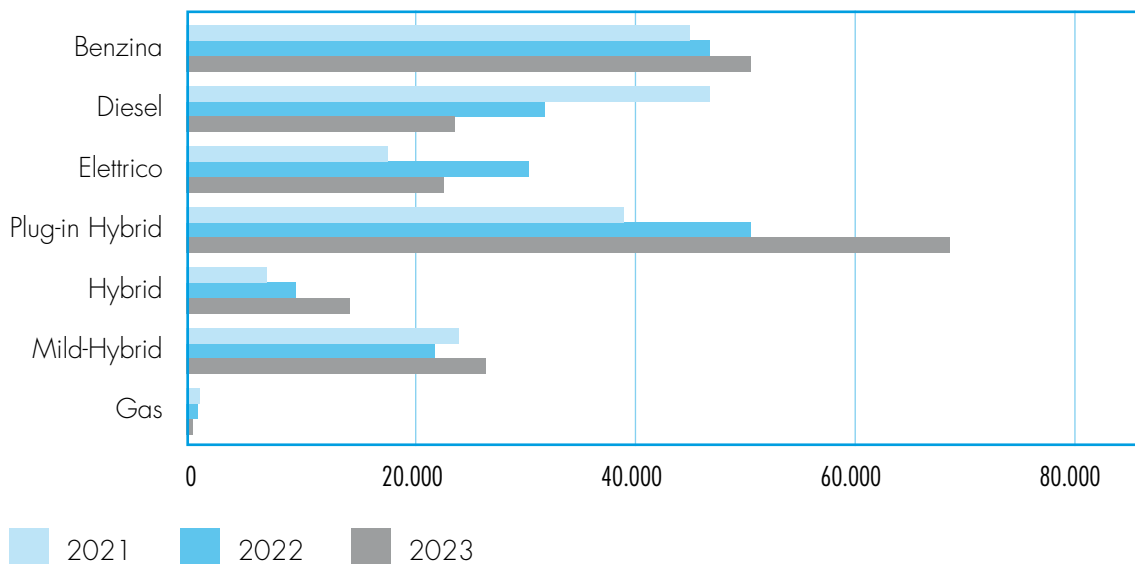
BELGIO	Flotte aziendali (*)			RAC		
Alimentazioni	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Benzina	46.027	47.157	52.299	9.711	6.849	9.924
Diesel	46.670	33.426	23.524	5.289	1.714	1.774
Elettrico	16.560	29.529	79.903	11	164	408
Plug-in Hybrid	38.887	48.479	85.721	107	322	303
Hybrid	6.653	8.525	12.509	826	2.156	901
Mild-Hybrid	23.053	21.443	24.852	2.432	2.561	3.553
Gas	782	600	366	0	0	0

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

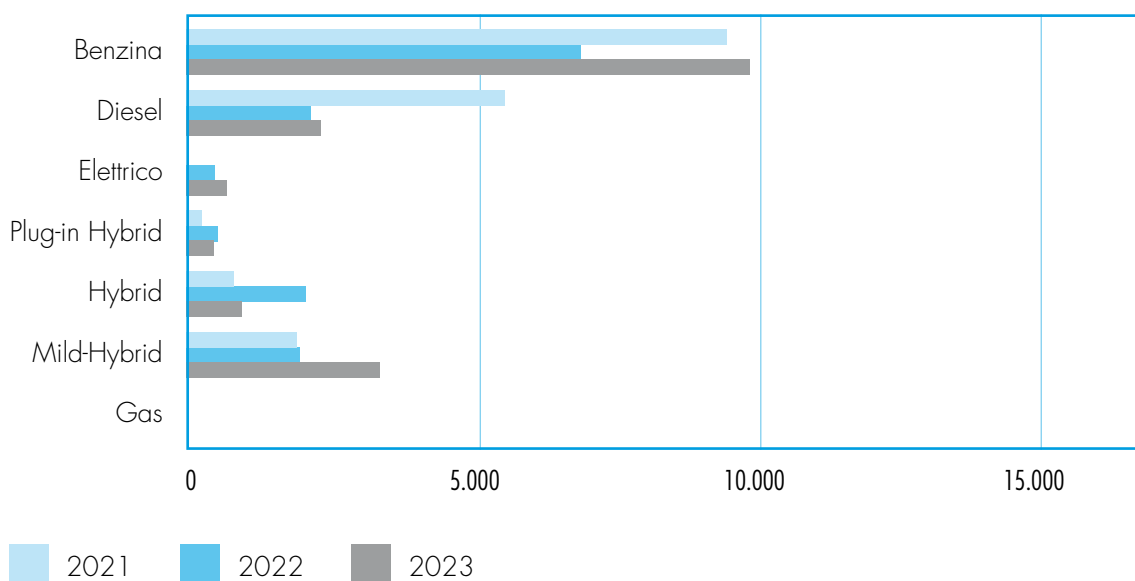


**Grafico 34 – Alimentazione autovetture flotte aziendali
Belgio 2021-2023**

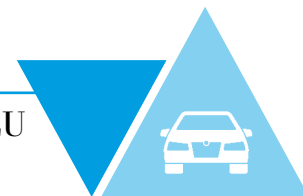


Fonte: Dataforce
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 35 – Alimentazione autovetture RAC Belgio 2021-2023



Fonte: Dataforce
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



Francia

Nel Paese transalpino in due anni le immatricolazioni di auto a gasolio si sono dimezzate in ambito flotte aziendali in proprietà o in long rent. Mentre sono raddoppiate le targhe di auto elettriche e di full hybrid. Meno evidente la crescita delle immatricolazioni di plug-in hybrid che però sono superiori sia alle full, sia alle elettriche.

Anche riguardo il comparto RAC, è evidente la dismissione del parco diesel, con volumi di nuove immatricolazioni sempre più bassi. In compenso salgono le auto a benzina e sono raddoppiate quelle elettriche.

Tabella 74 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali (*) e RAC - Francia 2021-2023

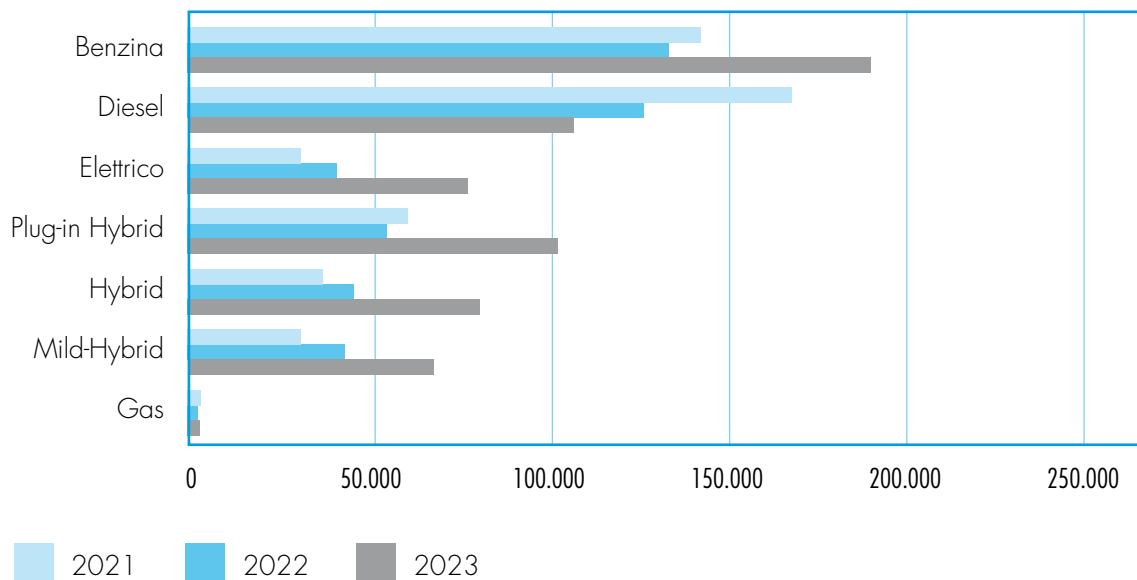
FRANCIA	Flotte aziendali (*)			RAC		
Alimentazioni	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Benzina	141.901	135.798	177.360	73.670	55.638	71.841
Diesel	171.681	127.528	89.613	39.219	26.975	16.672
Elettrico	32.196	40.003	66.271	5.178	5.572	10.784
Plug-in Hybrid	66.601	58.830	81.032	9.760	9.636	13.307
Hybrid	35.476	42.887	69.083	12.027	10.872	12.032
Mild-Hybrid	30.258	41.120	54.475	16.744	16.315	19.318
Gas	5.393	4.615	4.887	3.816	3.650	2.516

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



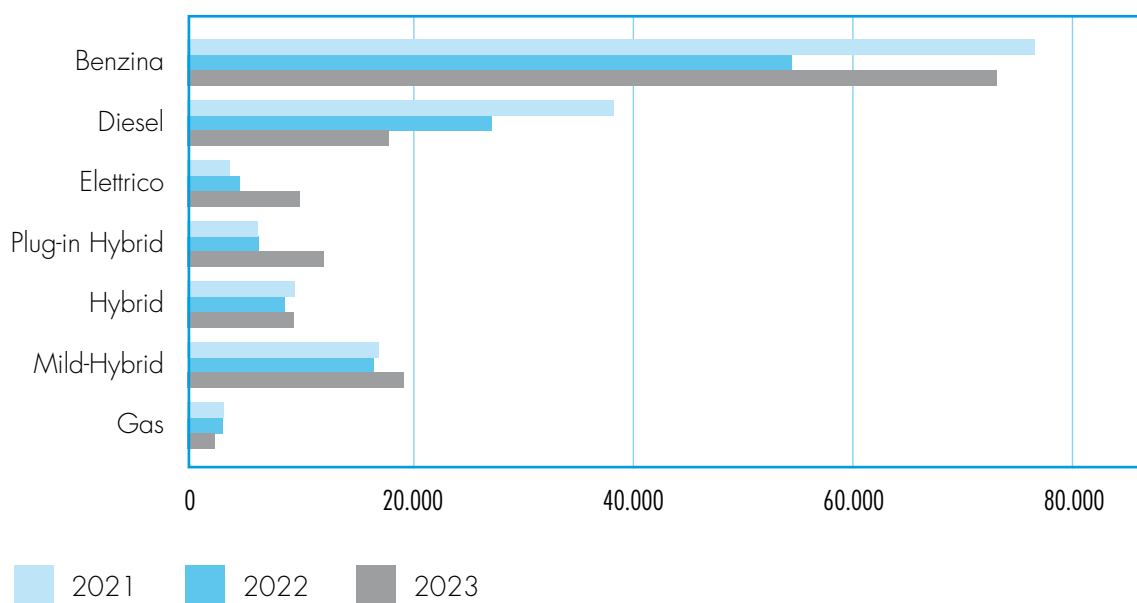
Grafico 36 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Francia 2021-2023



Fonte: Dataforce

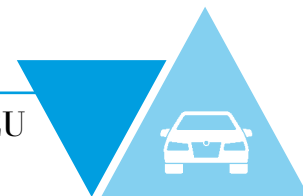
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 37 – Alimentazione autovetture RAC Francia 2021-2023



Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



Germania

I dati ufficiali in Germania non permettono di distinguere le flotte in acquisto da quelle in leasing finanziario e operativo. Il dato delle auto a benzina continua a rimanere vicino a quello delle diesel, ma a impressionare di più è il quantitativo di auto elettriche targate dalle flotte: 183.000, per una quota di mercato business del 18,7%.

In ambito RAC le auto a benzina sono il doppio delle diesel. Anche in questo canale è forte la presenza di vetture a corrente: rappresentano il 10% delle immatricolazioni di questo canale.

Tabella 75 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali (*) e RAC - Germania 2021-2023

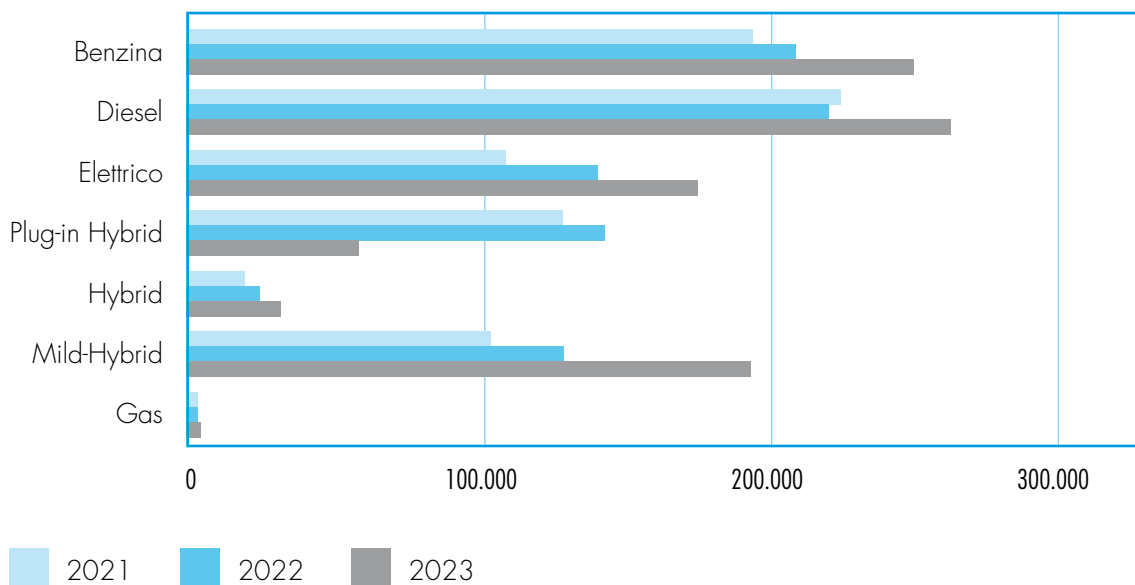
GERMANIA	Flotte aziendali (*)			RAC		
Alimentazioni	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Benzina	192.262	205.735	239.207	121.617	86.510	119.584
Diesel	228.109	225.162	257.229	66.809	60.115	60.369
Elettrico	104.836	144.512	183.125	11.820	27.484	30.151
Plug-in Hybrid	141.596	151.764	83.339	11.139	24.036	6.903
Hybrid	13.854	15.421	18.147	8.003	5.676	7.487
Mild-Hybrid	103.155	124.052	193.464	50.341	57.349	74.621
Gas	2.363	1.801	2.187	510	158	52

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

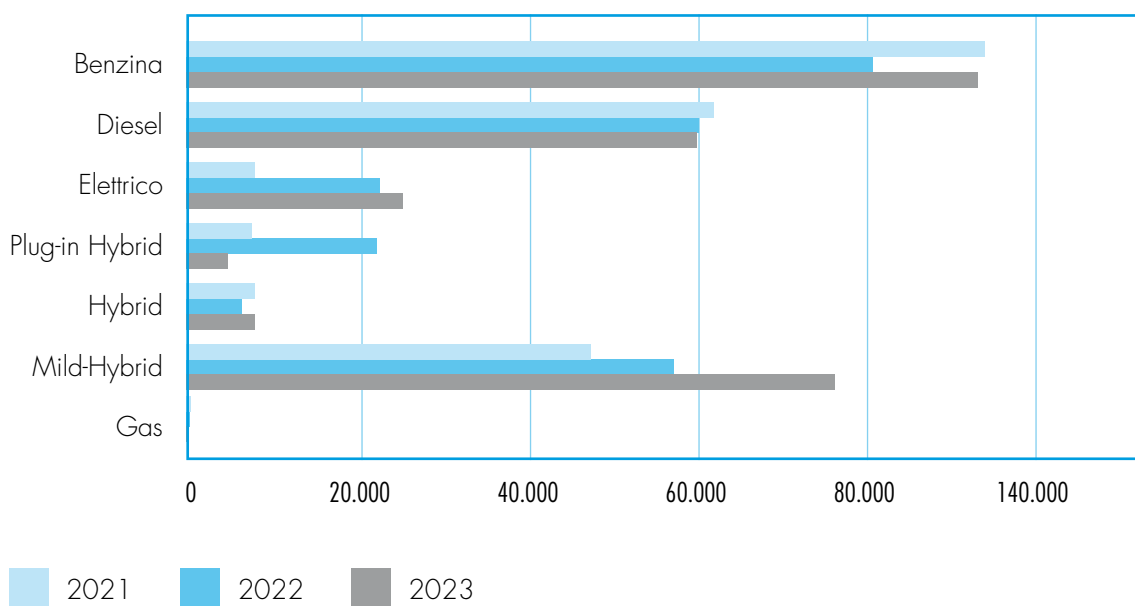


Grafico 38 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Germania 2021-2023

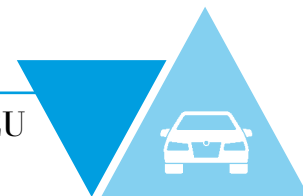


Fonte: Dataforce
 (*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 39 – Alimentazione autovetture RAC Germania 2021-2023



Fonte: Dataforce
 (*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



Italia

Nelle flotte in proprietà o a noleggio il diesel continua a rappresentare una scelta diffusa: nel 2023 ha conquistato ancora il 31% degli utenti. Però nel 2021 le auto a gasolio valevano 5 punti in più. Tra le ibride "vere", full e plug-in si equivalgono nei volumi, ma le prime sono in crescita, le seconde in calo. Elettriche al 4,9% di quota.

Nel noleggio a breve termine, invece, le benzina (anche mild hybrid) e le diesel continuano a prevalere. Le auto a gasolio sono passate da una quota del 17,5% nel 2022 al 26% del 2023. Soltanto 8.000 le targhe di auto elettriche e ibride vere.

Tabella 76 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali (*) e RAC - Italia 2021-2023

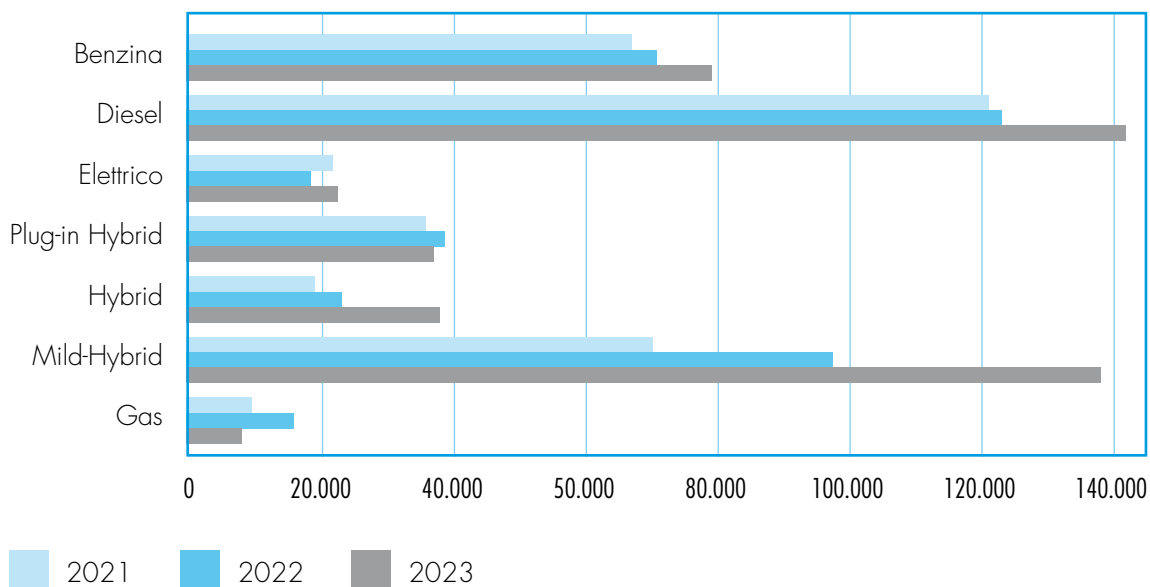
ITALIA	Flotte aziendali (*)			RAC		
Alimentazioni	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Benzina	54.574	64.670	79.231	28.926	19.484	28.199
Diesel	121.438	126.283	145.610	23.948	10.575	19.597
Elettrico	22.615	17.659	23.222	1.715	1.540	2.669
Plug-in Hybrid	35.781	38.146	37.750	2.139	4.768	4.578
Hybrid	19.431	23.070	35.101	3.873	1.496	697
Mild-Hybrid	71.297	98.282	138.423	13.257	17.405	19.197
Gas	8.624	16.408	7.614	2.433	2.004	1.799

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

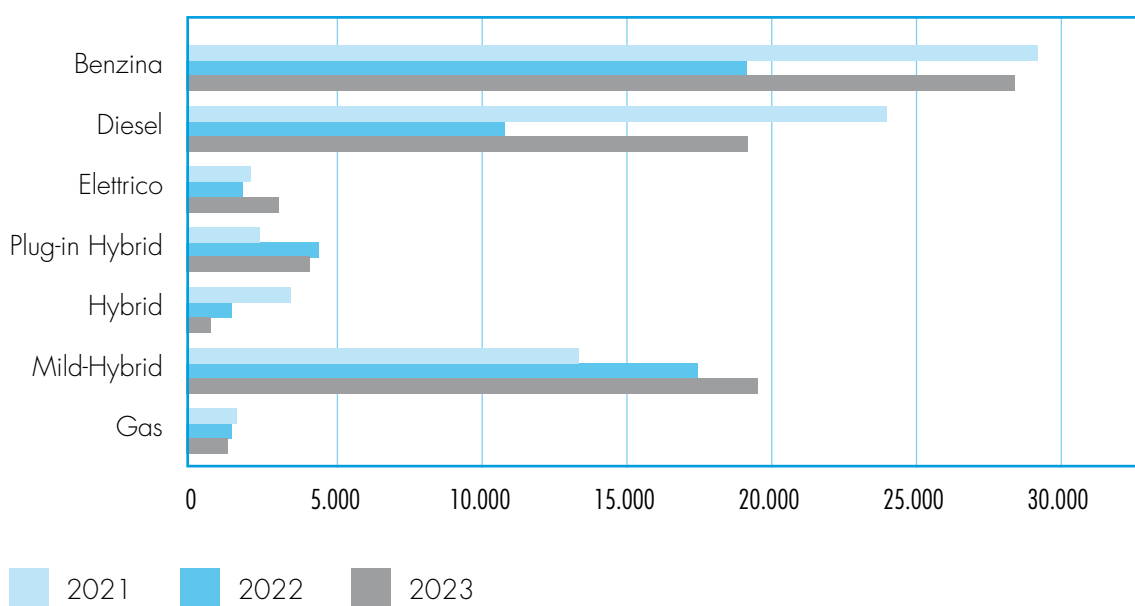


Grafico 40 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Italia 2021-2023



Fonte: Dataforce
 (*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 41 – Alimentazione autovetture RAC Italia 2021-2023



Fonte: Dataforce
 (*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



Paesi Bassi

I Paesi Bassi sono la nazione tra le Top 7 più avanti nella diffusione delle auto elettriche, anche nelle flotte aziendali. Le auto a corrente immatricolate nel 2023 dal comparto True Fleets sono state 65.000, pari al 36,7% delle auto business in proprietà o in renting. Il diesel è quasi scomparso dalle opzioni delle flotte aziendali.

Nelle aziende del RAC, invece, lo scenario è molto diverso: è netta la prevalenza delle auto a benzina e delle ibride di ogni tipo. Su questo canale, le elettriche hanno un minore impatto (market share 9,5%).

Tabella 77 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali (*) e RAC - Paesi Bassi 2021-2023

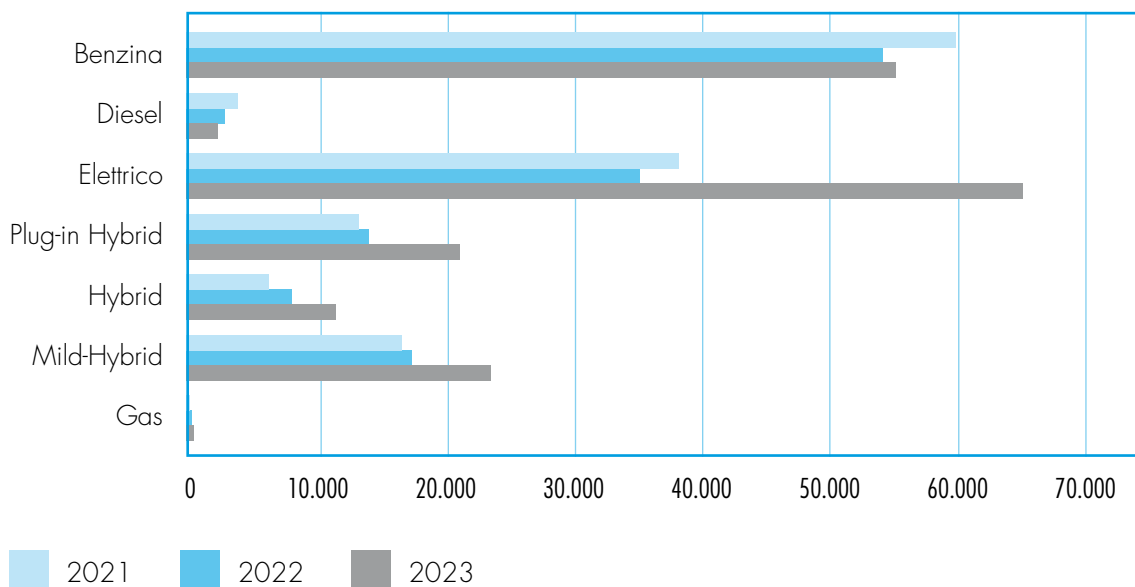
PAESI BASSI	Flotte aziendali (*)			RAC		
Alimentazioni	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Benzina	59.729	54.494	55.195	11.306	9.599	9.754
Diesel	3.610	2.344	1.804	166	146	208
Elettrico	38.894	35.527	64.941	1.658	1.271	2.182
Plug-in Hybrid	12.564	13.319	20.585	720	1.277	2.026
Hybrid	7.078	9.216	11.300	2.218	2.923	3.098
Mild-Hybrid	15.959	16.656	22.357	3.075	3.659	3.792
Gas	362	501	547	79	23	10

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

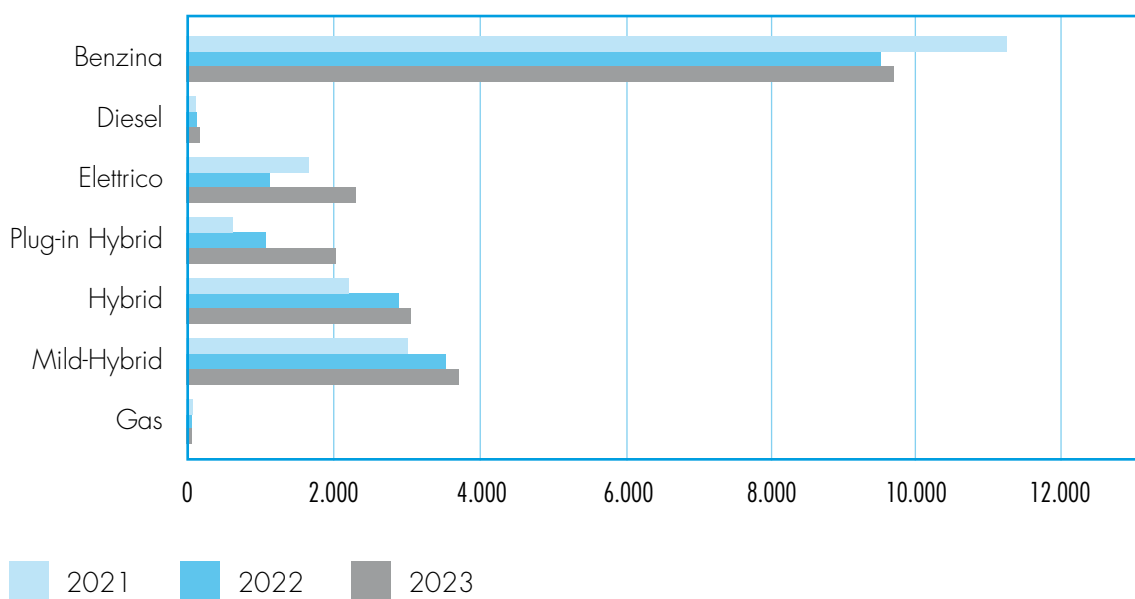


**Grafico 42 – Alimentazione autovetture flotte aziendali
Paesi Bassi 2021-2023**

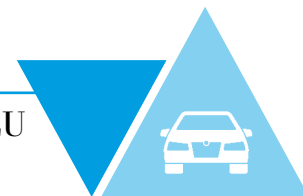


Fonte: Dataforce
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

**Grafico 43 – Alimentazione autovetture RAC
Paesi Bassi 2021-2023**



Fonte: Dataforce
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



Spagna

In terra iberica, diesel e benzina rimangono le tipologie di alimentazione più diffuse nelle True Fleets, con una quota complessiva di mercato del 49% (e le benzina davanti alle diesel). Mentre l'elettrico cresce, ma a una velocità inferiore rispetto a quella degli altri Paesi. Nel 2023 le auto a corrente nelle flotte hanno raggiunto una market share del 5,8% (nel 2022 erano al 4%).

Tra i RAC continua a rimanere nettissima la prevalenza delle auto a benzina, mentre le diesel rimangono stabili nei volumi, ma scendono di quota.

Tabella 78 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali (*) e RAC - Spagna 2021-2023

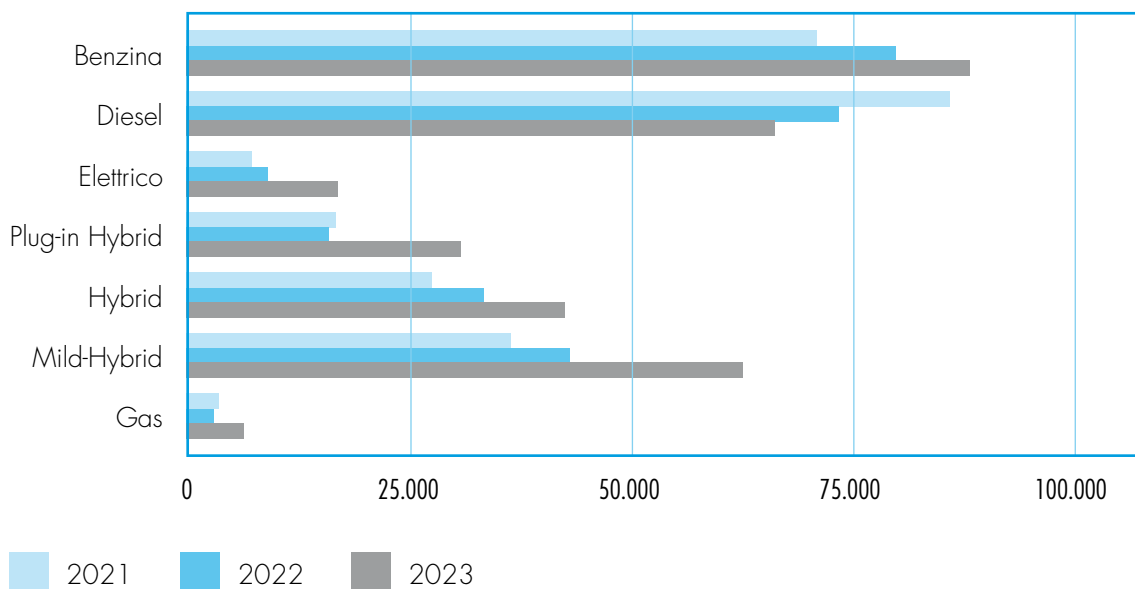
SPAGNA	Flotte aziendali (*)			RAC		
Alimentazioni	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Benzina	73.382	80.398	87.414	90.684	56.669	82.035
Diesel	83.720	74.268	64.848	27.108	18.309	17.907
Elettrico	8.197	10.419	18.385	2.122	1.646	4.312
Plug-in Hybrid	21.284	20.849	29.063	4.057	5.656	8.265
Hybrid	26.570	31.941	42.675	6.866	5.801	5.487
Mild-Hybrid	34.712	43.145	62.570	24.110	11.207	18.052
Gas	3.272	2.859	4.885	117	130	287

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

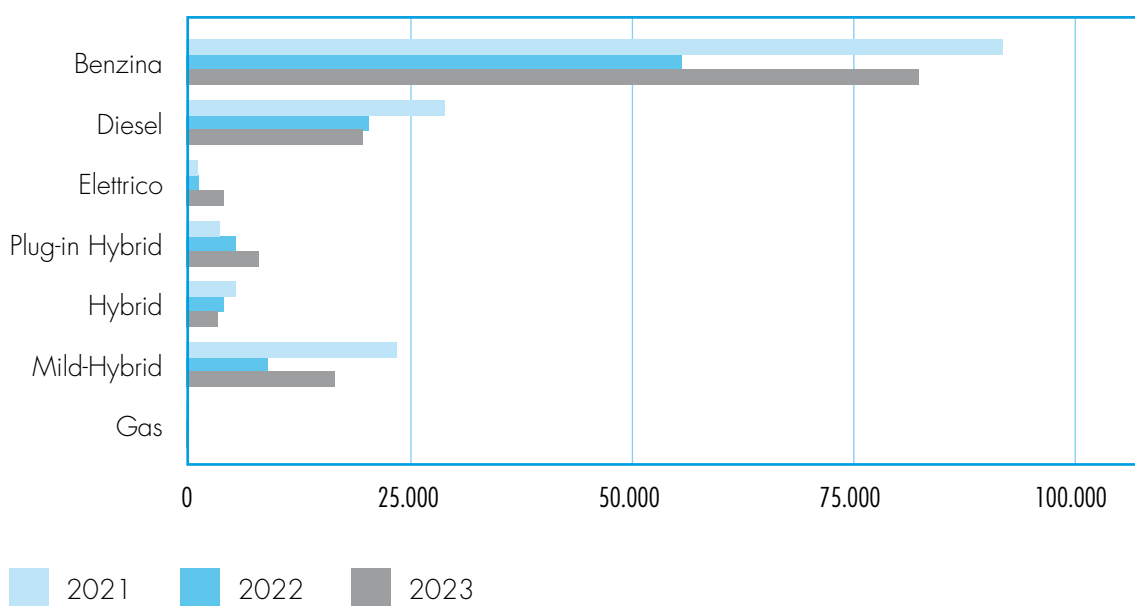


Grafico 44 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Spagna 2021-2023

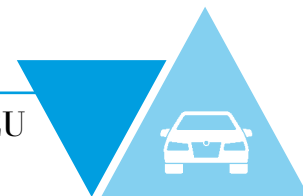


Fonte: Dataforce
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 45 – Alimentazione autovetture RAC Spagna 2021-2023



Fonte: Dataforce
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



Regno Unito

Clamorosi i volumi di auto elettriche immatricolate nel 2023 dalle flotte aziendali inglesi: 217.000 unità, pari a una quota di mercato del 25,5%. Cui si aggiungono 170.000 ibride "vere" tra plug-in e full. Le benzina sono al 35,8%, ma nel 2021 erano al 41,3%.

Più che raddoppiate le immatricolazioni dei rent-a-car nel 2023, ma le elettriche rimangono al di sotto delle 2.000 unità (appena 500 in più del 2022).

Tabella 79 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali (*) e RAC - Regno Unito 2021-2023

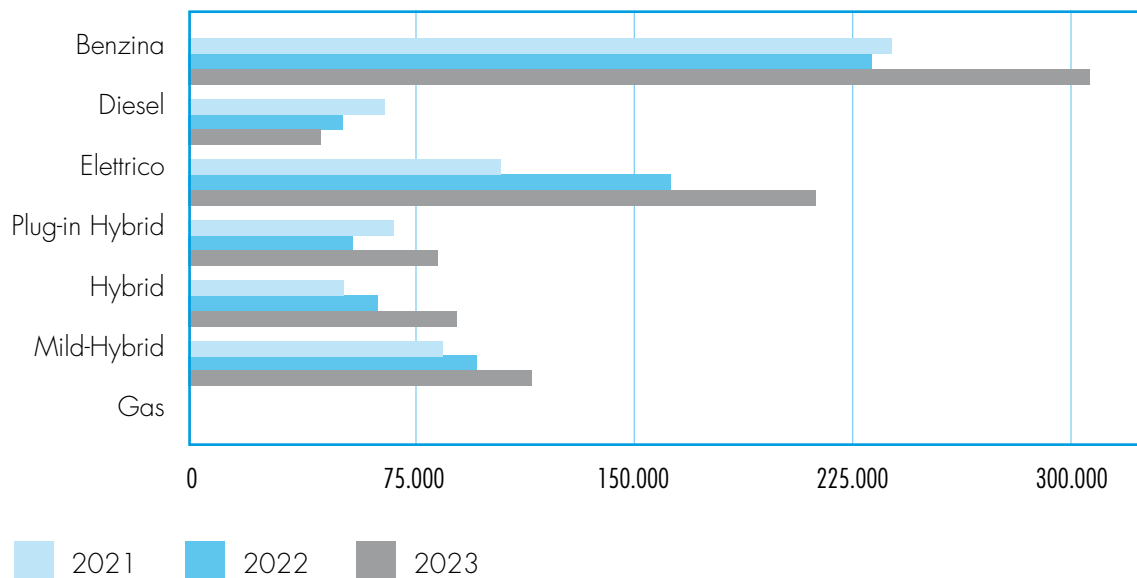
REGNO UNITO	Flotte aziendali (*)			RAC		
Alimentazioni	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Benzina	257.206	229.965	304.416	35.675	13.934	35.971
Diesel	64.479	46.360	38.119	8.295	1.902	2.625
Elettrico	105.949	160.614	216.838	1.166	1.408	1.984
Plug-in Hybrid	64.890	54.131	82.333	3.736	1.310	4.707
Hybrid	47.141	58.017	86.938	10.020	5.045	6.650
Mild-Hybrid	82.962	98.533	121.398	14.730	5.065	13.753
Gas	34	98	368	0	0	0

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



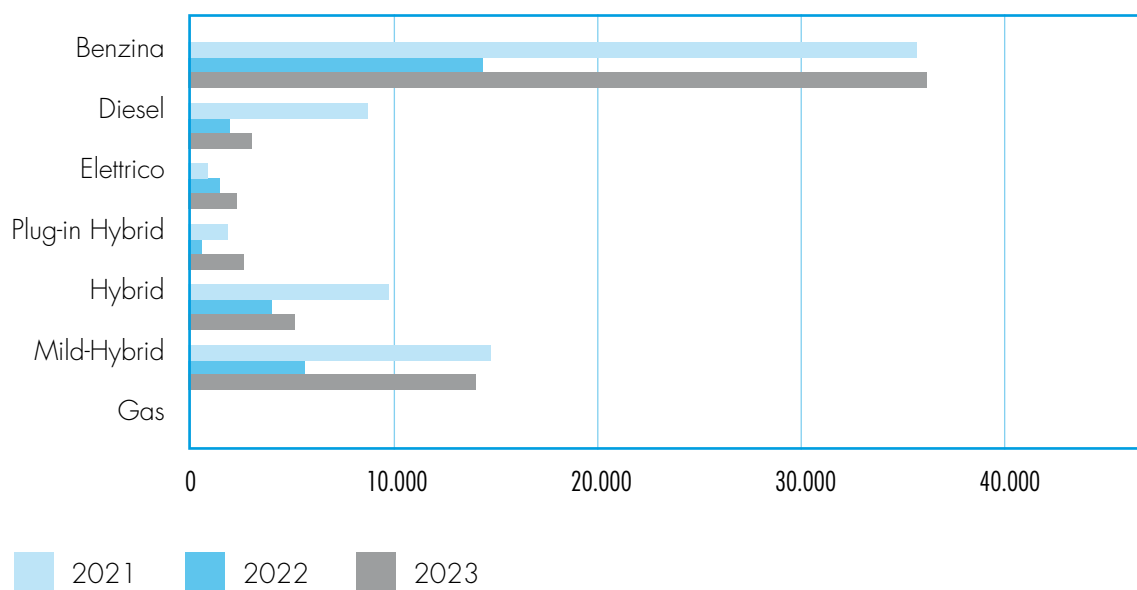
**Grafico 46 – Alimentazione autovetture flotte aziendali
Regno Unito 2021-2023**



Fonte: Dataforce

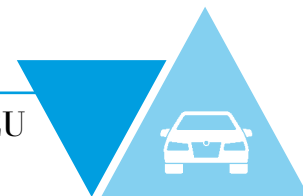
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

**Grafico 47 – Alimentazione autovetture RAC
Regno Unito 2021-2023**



Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



Immatricolazioni complessive EU-7

Nei 3,6 milioni di auto immatricolate nel 2023 dalle True Fleets nei 7 Paesi di maggior rilievo in Europa, un milione circa sono a benzina. Ma la seconda forza di questo mercato sono le auto elettriche che, sia pure per poche decine di migliaia di unità, hanno sopravanzato sia le diesel, sia le mild hybrid.

L'anno scorso ben 650.000 auto a corrente sono entrate nella disponibilità delle flotte, appena 45.000 in meno rispetto alla somma di plug-in e full hybrid. 620.000 le auto a gasolio (in calo, ma non verticale) e 617.000 le mild hybrid.

In ambito RAC, l'alimentazione prevalente è quella a benzina (con una quota del 46,9%), seguita dal mild hybrid e dal diesel (in forte calo, come nelle flotte). La quota delle ibride vere si colloca attorno al 10%, in flessione di oltre 3 punti.

**Tabella 80 - Alimentazioni autovetture EU flotte aziendali (*)
e RAC - Suddivisione per alimentazione 2021-2023**

EU-7	Flotte aziendali (*)			RAC		
Alimentazioni	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Benzina	825.081	818.217	995.122	371.589	248.683	357.308
Diesel	719.707	635.371	620.747	170.834	119.736	119.152
Elettrico	329.247	438.263	652.685	23.670	39.085	52.490
Plug-in Hybrid	381.603	385.518	419.823	31.658	47.005	40.089
Hybrid	156.203	189.077	275.753	43.833	33.969	36.352
Mild-Hybrid	361.396	443.231	617.539	124.689	113.561	152.286
Gas	20.830	26.882	20.854	6.955	5.965	4.664
Alimentazioni	2.794.067	2.936.559	3.602.523	773.228	608.004	762.341

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



I SERVIZI DI CAR SHARING

Il 2023 è stato per l'industria della mobilità l'anno della ripresa, con una ulteriore crescita dei fondamentali rispetto al periodo della pandemia, che aveva colpito duramente sia il car sharing che la mobilità più in generale. Il Rapporto dello scorso anno segnava il 2022 come l'anno della ripartenza proprio per il car sharing, che è stato chiamato a reinventarsi definendo un nuovo modello di business, passando cioè dalla fase di sviluppo a quella della piena maturità. Il 2023 è il primo anno di vero assestamento del nuovo modello operativo, sulla scorta di ulteriori consolidamenti nella compagine degli operatori di mercato.

Il car sharing si fa... lungo

Il 2023 registra alcuni valori in crescita, ma alla luce di un volume complessivo di attività in calo rispetto al 2022, complice anche la riduzione del business al di fuori delle grandi città ed il calo dei livelli medi di utilizzo della flotta, a loro volta legati anche a difficoltà nella manutenzione delle vetture. La ormai più robusta concorrenza di altre forme di condivisione (anche a 2 ruote) non agevola certo il ricorso alle 4 ruote, che sono ancora alle prese anche con una transizione verso nuove motorizzazioni e alimentazioni. Un 2023 ancora di cambiamento, che ha spinto i principali operatori ad aggiornare la propria offerta di servizio per far fronte ad una domanda più articolata.

Nel dettaglio dei numeri, il 2023 ha visto poco meno di 5 milioni di noleggi nel corso dell'anno (4.970.000 per l'esattezza), circa il 10% in meno di quanto registrato nel 2022 quando si effettuarono poco più di 5.500.000 di noleggi; ancora sotto i valori del 2020 e ben lontani dai valori pre-pandemia (più di 10 milioni di noleggi). La pandemia ha quindi lasciato un segno profondo, forse indelebile, sul car sharing, che è sì cresciuto, ma rimanendo ben lontano dalle aspettative pre-covid. Cresce invece, anche se di poco, il numero di utenti "attivi negli ultimi 6 mesi", con circa 300.000 persone che hanno fatto ricorso al servizio di sharing (+4% rispetto al 2022, ma +23% rispetto ai valori del 2020). La crescita più importante si registra nelle due principali città di Roma e Milano, che continuano a fare da traino alle auto condivise.

I segnali di consolidamento e stabilizzazione del business sono inoltre evidenti anche da due altri indicatori, la flotta gestita e la durata media del noleggio. Dopo 2 anni di calo, il 2023 non vede ancora una risalita, ma piuttosto una sostanziale stabilizzazione. 3.500 vetture medie in flotta, dato allineato al valore del 2022. Anche quest'anno Roma e Milano la fanno da padroni, con l'80% della flotta complessiva. Nonostante la fine del chip shortage ed il ritorno dell'offerta di prodotto gli operatori del settore sono rimasti cauti e hanno mantenuto una flotta costante.



Molto importante invece il trend della durata media del noleggio. Già nel Rapporto 2022 si era evidenziato un considerevole aumento, fino a 77 minuti per ciascun noleggio; nel 2023 questo valore è salito ulteriormente raggiungendo i 95 minuti medi, ovvero poco più di un'ora e mezza. Per sopravvivere al contesto di mercato e battere la concorrenza sulla "short distance" (monopattini, scooter,...) il car sharing gioca quindi la carta della durata e si fa...lungo. Un car sharing che strizza l'occhio al rent-a-car (molti noleggi hanno una durata media di più di 2 ore) pur mantenendo un modello di business free floating. Un po' un unicum rispetto ai modelli visti in passato, che contrapponevano un noleggio al minuto su base free floating ad un noleggio a breve station-based. La maggiore durata dei noleggi, supportata anche da formule week-end e noleggi pluri-giornalieri, come banco di prova di una proposizione di valore evoluta e più distintiva; in sintesi: maggiormente focalizzata sulla stabilità dei fatturati e sulla semplificazione della flotta e delle operations.

**Tabella 81 - I numeri del car sharing in Italia - 2023
(principali operatori free floating)**

	Milano	Roma	Altre città censite	Totale
Utenti attivi (6 mesi)	150.000	100.000	50.000	300.000
Vetture in flotta	1.600	1.100	800	3.500
Noleggi effettuati	2.670.000	1.390.000	910.000	4.970.000

**Tabella 82 - Gli indicatori operativi principali - 2023
(principali operatori free floating)**

	Milano	Roma	Altre città censite	Totale
Durata media (minuti)	89	115	85	95
Distanza media (km)	14,0	16,8	11,5	14,3
Noleggi per iscritto	5,6	3,6	5,1	4,7
Noleggi / gg per vettura	4,6	3,5	3,2	3,9

Il profilo dell'utilizzatore

Anche nel 2023 l'utilizzatore di vetture in condivisione si conferma lo stesso del passato; un profilo ben conosciuto già da tempo, ormai consolidato e senza cambiamenti significativi. Il profilo-tipo riguarda una utenza di sesso maschile (circa il 65%) e la suddivisione per fascia di età conferma il mix degli anni precedenti, salvo un leggero recupero della fascia giovane 18-25 anni a discapito delle fasce centrali

(36-45 e 46-55 anni). Il pubblico più giovane (18-35 anni) rimane in ogni caso la metà del pubblico complessivo del car sharing, in sostanziale parità con le fasce di età più senior (si segnala una certa differenza, a tratti non irrisoria, tra i mix di età dei diversi operatori di car sharing). Si evidenziano, come anche l'anno scorso, differenze non trascurabili nel mix di età dei singoli operatori del comparto, a dimostrazione di posizionamenti di mercato in parte differenziati.

Guardando la distribuzione settimanale dei noleggi, è interessante notare la sostanziale equivalenza dei diversi giorni: nessun giorno della settimana si discosta dal rappresentare il 13-15% del totale dei noleggi settimanali. Come confermato nei Report degli anni scorsi, la distribuzione per giorno della settimana è invece piuttosto uniforme tra i singoli operatori, senza scostamenti degni di rilievo.

Per quanto riguarda il consumo per fascia oraria, sostanziale stabilità del 2023 rispetto a quanto visto nel 2022. In generale chi fa ricorso al car sharing lo fa nelle ore della mattina, subito dopo il picco di traffico privato della fascia 7:00-9:00 (il picco del traffico privato porta ad un allungamento della durata dei noleggi e quindi del relativo costo, disincentivando l'utilizzo dell'auto condivisa) e nella fascia serale, in particolare dopo cena (fascia 21:00-24:00).

Tabella 83 - Le abitudini di consumo - 2023

	18-25 anni	26-35 anni	36-45 anni	46-55 anni	>55 anni
Peso %	17%	33%	20%	17%	13%

	24:00-7:00	7:00-12:00	12:00-16:00	16:00-21:00	21:00-24:00
Peso %	14%	20%	19%	31%	16%

	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
Peso %	14%	14%	14%	15%	15%	15%	13%

Dopo l'assestamento del 2022, il 2023 ha quindi registrato una evoluzione ulteriore del modello operativo del car sharing in Italia, evoluzione che si è realizzata all'insegna di una maggiore focalizzazione del servizio su un numero inferiore di città (principalmente metropoli) e su offerte di noleggio più a lungo termine. Di fatto il car sharing è passato dall'essere un business "al minuto" all'essere un business "orario", parente più stretto del rent-a-car (business "giornaliero") rispetto a prima. Questa migrazione del modello verso durate più lunghe risponde sia alla necessità di dare stabilità ai ricavi e ridurre la complessità operativa (conseguenza di maggiori noleggi di durata inferiore) sia alla crescente pressione "da sotto" delle nuove forme di mobilità urbana come il bike e scooter sharing e, soprattutto, la diffusione dei monopattini.



I SERVIZI DI DIGITAL AUTOMOTIVE

Introduzione

L'era digitale che si sta delineando mette in luce l'importanza delle tecnologie digitali e di intelligenza artificiale (AI), abilitando nuove fruizioni che hanno implementato ulteriori attività imprenditoriali in diversi settori, con un radicale cambiamento dei business industriali.

Tecnologie che stanno incidendo anche nel settore dei trasporti, promuovendo una vasta gamma di applicazioni, e, di conseguenza, ottimizzando il concetto di mobilità, sia in termini di efficienza delle operazioni che di sicurezza dei veicoli e delle persone.

In tale contesto, le società di noleggio avranno a disposizione un potenziale senza precedenti che consentirà la strutturazione di nuove proposte di valore grazie all'uso di strumenti digitali (MaaS) e, altresì, ottimizzando i servizi offerti grazie ai dati disponibili dalla telematica di bordo.

Quello che era un mero mezzo di trasporto si è ora trasformato in una "smart car" sempre più connessa con la rete globale, in grado di costruire una mole di dati inestimabile. Con innumerevoli benefici sia per il driver, in termini di assistenza e di sicurezza, sia per le imprese, che possono grazie alla raccolta e gestione dei dati sfruttare un mercato ancora inesplorato.

La mobilità derivante dai veicoli connessi e autonomi, nonché condivisi, trasformerà la catena del valore dell'industria e dei servizi di mobilità in una realtà dinamica con una forte componente evolutiva dei modelli di business associati.

Una simile evoluzione, però, non è libera da controversie. Nonostante molti evidenzino i vantaggi della digitalizzazione, altri sollevano preoccupazioni legate alla privacy e alla sicurezza stessa dei dati. Ma, di certo, le smart car rappresentano il futuro dell'automotive e dietro l'implementazione tecnologica si stagliano benefici che renderanno il trasporto più sicuro, più green, più confortevole.

Aspetti normativi e big data: l'utente custode del dato

Per il Comitato Europeo delle Regioni Automotive, costituito nel 2020, è necessario adottare una strategia comune per la transizione green e digitale del settore automobilistico, valutando attentamente le prospettive di sviluppo ed il relativo impatto industriale e sociale. Il ruolo delle istituzioni è infatti centrale per agevolare forme di mobilità integrate, un quadro di estrema rilevanza per servizi più efficienti, soprattutto in riferimento al comparto del noleggio.



Oggi la flotta in locazione conta in Italia un milione di veicoli connessi, un contesto di primario rilievo, considerando la mole di dati prodotti percorrendo 27 miliardi di chilometri all'anno.

Nel corso del 2023 e anche nei primi mesi del 2024, ANIASA ha continuato a sottolineare l'urgenza di regolare l'accesso ai dati prodotti dai veicoli, sollecitando le istituzioni EU, con atti formali insieme ad altre dieci associazioni europee del settore automotive presso la Presidente della Commissione, Ursula Von der Leyen, ad attivarsi per una chiara regolamentazione in materia.

Un primo passo concreto si è avuto a fine 2023, quando il Consiglio Europeo ha deliberato il Data Act, la nuova legislazione che disciplina l'economia dei dati industriali e la rispettiva condivisione, una volta generati dall'uso di prodotti connessi o di servizi correlati (ad esempio l'Internet of things), consentendo agli utenti di accedere e verificare i dati elaborati.

La legge è in vigore dall'11 gennaio 2024 e diventerà operativa dopo 20 mesi dall'emanazione, anche se si applicherà a "prodotti connessi e servizi ad essi connessi immessi sul mercato decorsi 32 mesi", ovvero a partire dal 2026.

Il passaggio normativo sostanziale, che ha svincolato il dato dal bene, è la distinzione tra dati di prodotto e dati di servizio correlati, consentendo di proteggere informazioni commerciali e diritti di proprietà intellettuale. Sono quindi resi accessibili solo i dati prodotti dall'utente utilizzatore del bene, prevenendo "l'abuso di squilibri contrattuali nei contratti di condivisione dei dati a causa di clausole contrattuali inique imposte da una parte con posizione negoziale più forte".

Ad oggi, peraltro, il Data Act non è indirizzato nello specifico all'industria automobilistica: aspetto che non facilita la massimizzazione dei risultati auspicata invece dal settore. Ciò in quanto, con l'ampliarsi delle auto connesse, il ventaglio di informazioni che si possono immagazzinare ed elaborare è notevolmente aumentato, ad esempio monitorando le abitudini di guida, l'utilizzo del veicolo, lo stato dei sistemi di bordo, ecc.

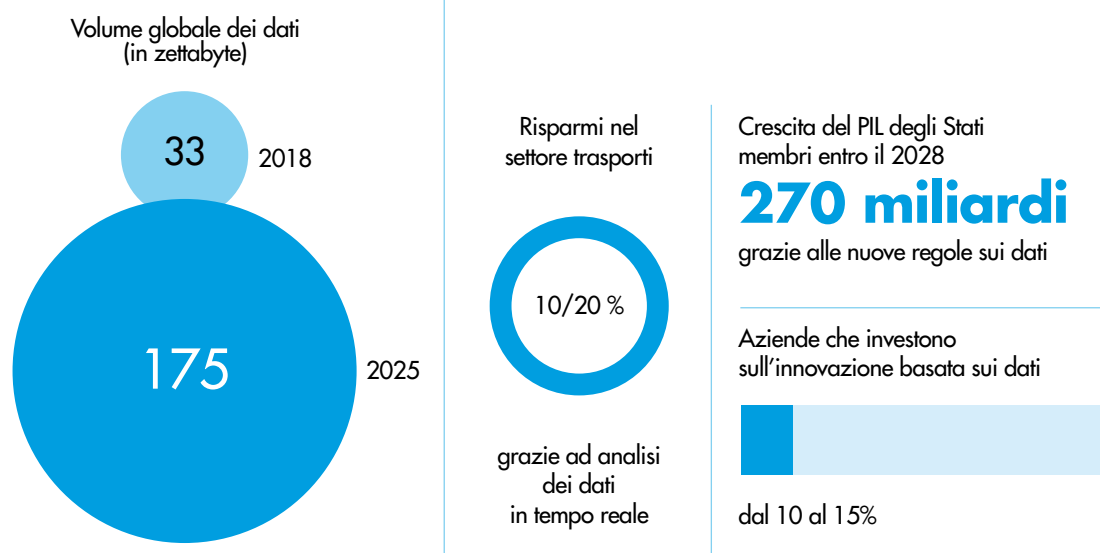
Aspetto positivo comunque da sottolineare riguarda l'effettivo proprietario del dato, indicato dal Regolamento nella figura del driver, un approccio incentrato sull'utente con un accesso completo alle informazioni prodotte dai veicoli connessi.

Il mondo dell'aftermarket

La rivoluzione digitale sta ridefinendo i modi in cui le imprese operano, producono e forniscono servizi, aiutando l'industria a migliorare l'efficienza, riducendo i costi e offrendo soluzioni sempre più avanzate. Compito della legislazione sarà accompagnare questo processo in modo armonico, soprattutto in virtù delle istanze presentate dal comparto dell'aftermarket.



Grafico 48 – Volume globale dei dati



Fonte: GEA - Green Economy Agency

Occorre sottolineare come negli ultimi anni i fornitori di servizi automobilistici e di mobilità indipendenti abbiano effettuato ingenti investimenti per accedere ai dati generati dai veicoli. Sono stati pertanto attivati servizi all'avanguardia in termini di riparazione e manutenzione, di cui anche le flotte a noleggio si avvalgono, e su cui si potrebbe ulteriormente investire per implementarne una nuova gamma.

Ciò che risulta fondamentale, sia per la trasformazione dell'industria automobilistica che per lo sviluppo dei servizi digitali, è l'accesso equo ai dati generati dai veicoli, garantendo una sana competizione tra OEM e IAM, in quanto le norme dettate dal nuovo Regolamento appaiono insufficienti per risolvere le incertezze di concorrenza dell'industria automobilistica.

Sul tema è stato di particolare interesse la proroga fino a maggio 2028 da parte della Commissione EU della legge MVBER (Motor Vehicles Block Exemption Rules), che ha avuto il merito di liberalizzare il mercato della vendita di ricambi e della riparazione aftermarket, mantenendo accessibile al mercato indipendente l'accesso ai dati delle Case, attraverso l'integrazione del regolamento VBER sugli accordi verticali nella distribuzione di ricambi e servizi di riparazione (Regolamento UE 720/2022).

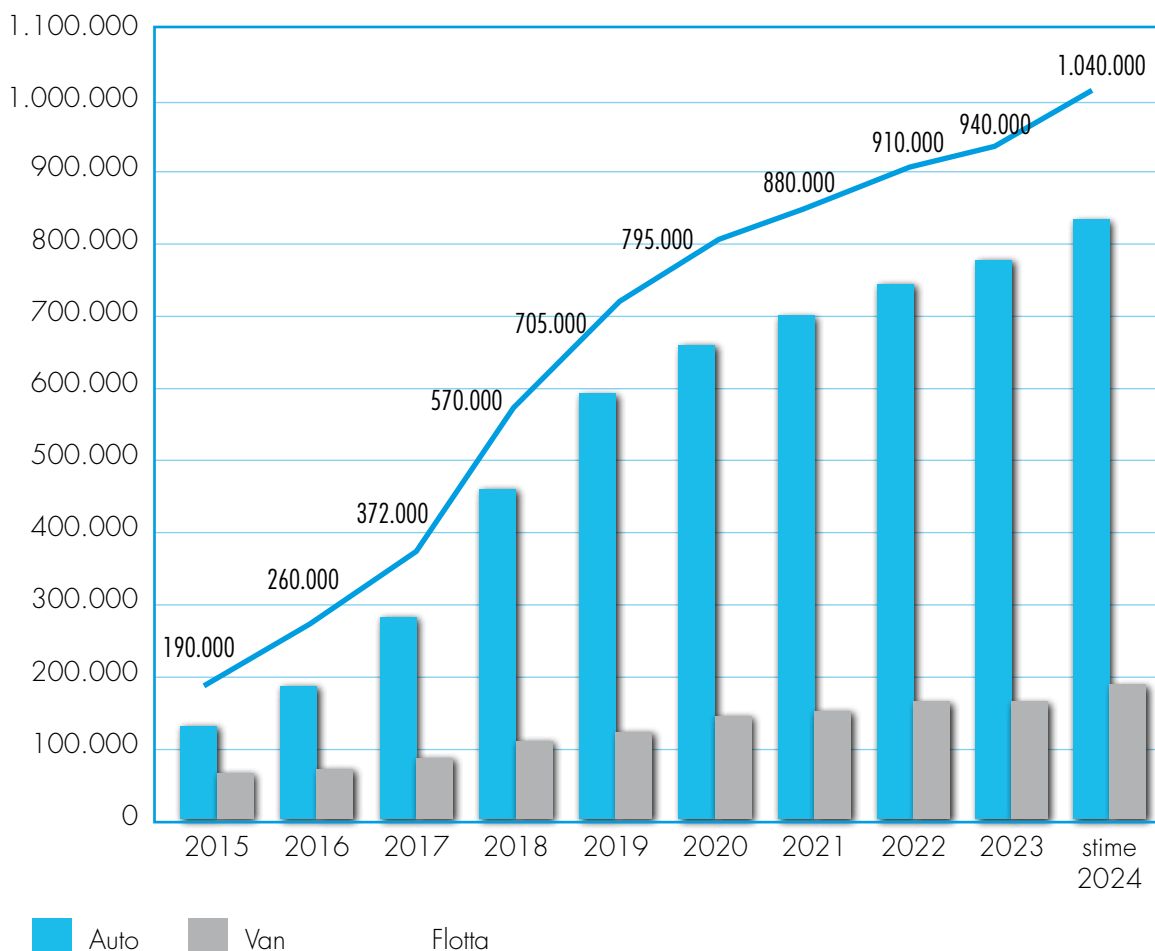
Come delineato in precedenza, rispetto al passato i dati sono aumentati esponenzialmente e si sono arricchiti di nuove categorie: non più quindi solo i dati tecnici e di riparazione RMI, ma anche i cosiddetti in-vehicle data, ovvero quell'enorme flusso di informazioni raccolte dai molteplici sensori dei vari dispositivi del veicolo, che sono alla base del nuovo paradigma della diagnosi predittiva.



La Commissione ha ritenuto che la legge "sia stata strumento utile per facilitare e migliorare il commercio di pezzi di ricambio originali e di qualità equivalente, l'accesso alle informazioni tecniche nonché per prevenire fattispecie di garanzia anticoncorrenziali". Tuttavia ad essere cambiata rispetto al passato è la tecnologia e l'elettronica dei veicoli, rendendo la questione dell'accesso ai dati un argomento discusso e in continuo divenire, sotto la spinta anche di questioni legate alla cybersecurity e alla privacy.

ANIASA ha evidenziato lo sviluppo della telematica che il settore del noleggio ha vissuto in questi ultimi anni, passando dai 700mila veicoli connessi pre-pandemia al milione di unità, grazie alla presenza sempre più capillare all'interno della propria flotta di dispositivi telematici che oggi coprono l'80% del parco auto a noleggio (auto e VCL).

Grafico 49 - Dispositivi telematici flotta noleggio a lungo termine 2015-2024





La tecnologia telematica e la sua implementazione: il potenziale dei dispositivi di bordo

Ormai la telematica fa parte del noleggio veicoli, è diventata una delle principali risorse a cui attingere per la gestione delle flotte, di noleggio a breve e lungo termine o di car sharing.

Sebbene un numero crescente di veicoli sia già dotato di serie di tecnologia connessa, sul mercato è possibile trovare diversi operatori che offrono soluzioni per una raccolta di informazioni qualificata e accessibile. Si spazia dal rilevamento della posizione alle modalità di guida, permettendo l'esame di diversi parametri che hanno aperto le porte a nuove opportunità di business: dalle assicurazioni alle attività di gestione della flotta, così come per il monitoraggio delle emissioni o la manutenzione predittiva e a distanza del veicolo.

ANIASA ha sempre evidenziato il peso dell'IoT nello sviluppo dell'industria automotive e l'importanza di intercettare tali cambiamenti nel panorama della mobilità smart e sostenibile, viste le opportunità che tali innovazioni riverberano nella gestione delle flotte e nella creazione di nuovi modelli e servizi per la Smart Mobility.

Come già delineato, i dispositivi telematici, integrando telecomunicazioni, informatica e tecnologia, rappresentano un aspetto fondamentale per le flotte. Tematica espressamente riconosciuta dalle istituzioni europee impegnate nell'implementazione degli Accordi di Parigi sul Clima del 2015, che li definiscono necessari per ottimizzare consumi, costi e livelli di sicurezza.

Nuovi servizi collegati alla telematica: l'insurtech

I veicoli di questo decennio generano dati ed informazioni 1.000 volte maggiori rispetto a pochi anni fa. Con la crescita dei connected vehicles (95% dei nuovi veicoli venduti a livello globale entro il 2030) diventa obiettivo strategico monetizzarne i dati, favorendo servizi più personalizzati e offerte digitali a valore aggiunto.

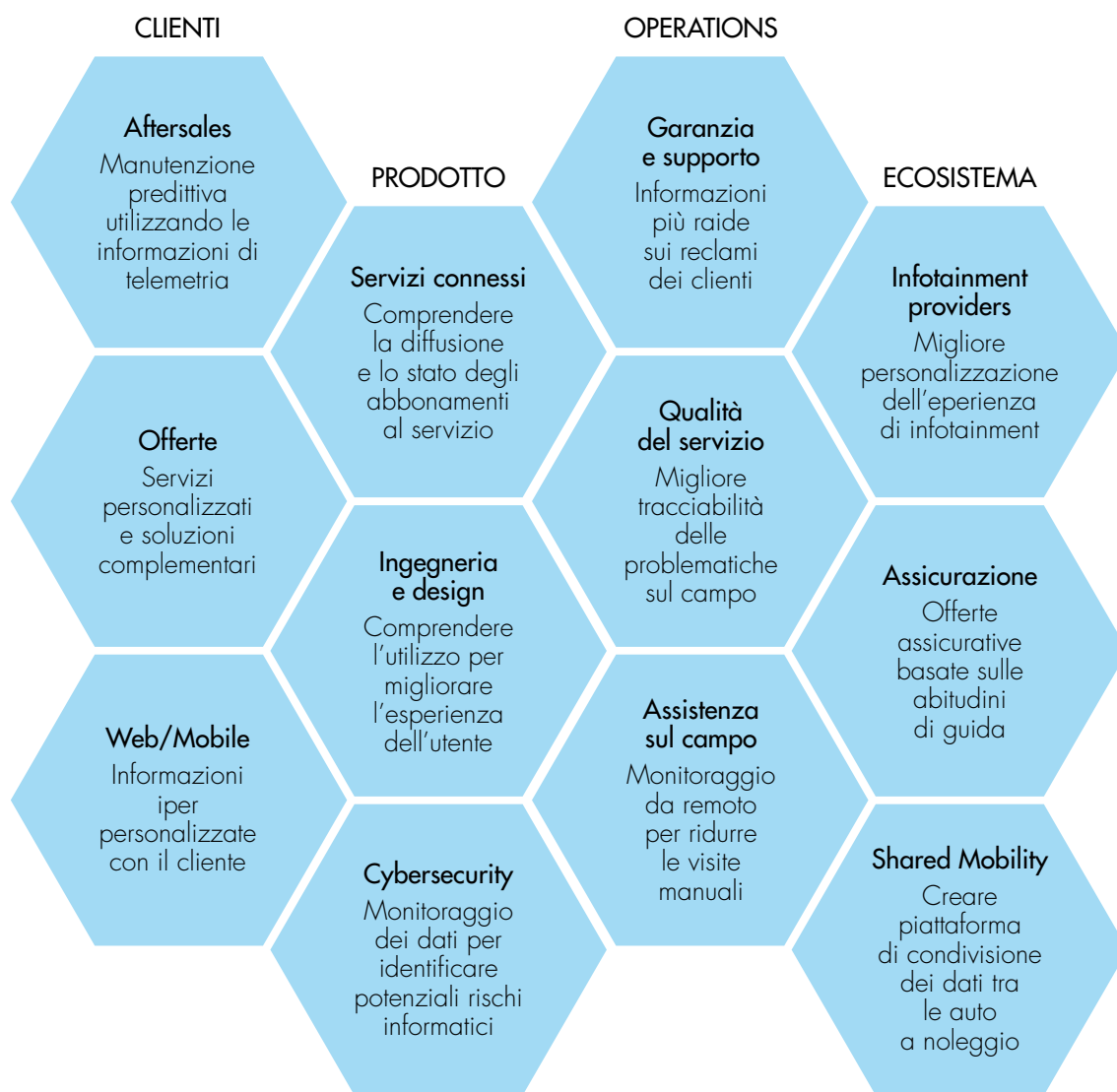
Inoltre, oggi è maggiormente ottimizzato l'accesso ai dati derivanti dalle porte OBD dei veicoli, consentendo il loro utilizzo in più modalità, abbracciando diverse funzioni e soggetti esterni.

Ne è un esempio lo sviluppo della telematica nel campo delle assicurazioni auto, il quale ha permeato di nuovi valori l'utilizzo e lo studio dei dati, riconsiderando i parametri di determinazione dei premi assicurativi, anche in base alla valutazione della "storia di guida" del conducente.

L'assicurazione automobilistica basata sulla telematica, meglio nota con il termine "insurtech", sta permettendo di migliorare l'efficienza operativa sia per gli assicuratori



Grafico 50 - L'universo della telematica



che per gli assicurati, garantendo una valutazione più precisa dei rischi, grazie all'ausilio dei dati in tempo reale, con riflessi nei comportamenti di guida ed incentivi ad una guida più responsabile.

Non è casuale che gli investimenti globali nel settore assicurativo, secondo il rapporto "Global Insurance Report" del 2023 curato da McKinsey, siano aumentati da 1 miliardo di dollari nel 2004 a 5 miliardi nel 2023, evidenziando come l'insurtech sia il riferimento per l'innovazione assicurativa.

Un nuovo modo di fruire la mobilità che permette un'interfaccia diretta con il cliente, individuando esperienze innovative e personalizzate, in particolar modo in virtù



dell'implementazione del MaaS, attraverso polizze che assicurano tutti i diversi spostamenti, con ogni mezzo utilizzato.

Altri usi dei dati di telemetria nell'ecosistema della mobilità, per fare un esempio, possono riguardare il marketing, progettando pacchetti di abbonamenti o servizi personalizzati, ma anche il design e l'ingegneria, nonché il miglioramento dell'esperienza di guida, con aggiornamenti via etere su sicurezza, autonomia, connettività, batteria, infotainment e sistemi di controllo. Non escludendo gli aspetti medici con le diagnosi a distanza.

La telematica, in conclusione, rappresenta un elemento chiave nel panorama del futuro automotive e ricoprirà un ruolo determinante nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, evidenziando come l'utilizzo dei dispositivi di bordo consenta di verificare il comportamento del singolo driver, anche sulla rivelazione delle emissioni di CO₂ dei veicoli.

Le attività istituzionali

ANIASA nell'ultimo anno ha avuto la possibilità di poter consolidare specialmente le relazioni con le Università e gli istituti di ricerca, che stanno studiando i futuri scenari degli spostamenti e, nel corso del collaborativo confronto, è emerso come la tecnologia abbia un ruolo determinante nel contribuire alla transizione green.

Non è un caso che la telematica stia permettendo di rivalutare gli impatti sociali connessi all'elettrificazione dei veicoli, evidenziando un nuovo paradigma di mobilità basato non più sulla centralità della classe di motore "Euro", bensì sul ruolo del driver nell'utilizzo del veicolo.

La dicitura in chiave negativa "black box", quindi, ha assunto in questa delicata fase storica una nuova connotazione, tale da poterla definire addirittura green, capace cioè di misurare l'impatto ambientale e i comportamenti del singolo conducente.

Si può affermare che con l'interconnessione crescente dei veicoli, le interfacce over-the-air (OTA) e le piattaforme di applicazioni a bordo, si è dato il via ad una nuova era di servizi automobilistici e di mobilità, con particolare attenzione alle tematiche di sostenibilità del comparto, sviluppando un ecosistema più ampio in cui le Smart Car ricopriranno un ruolo determinante.

MaaS e Smart City: la sfida per il futuro ecosistema della mobilità sostenibile

Fin dalla sua nascita, la Mobility as a Service (MaaS) ha suscitato un notevole interesse tra tutti gli operatori di mobilità, con molteplici iniziative ideate per unire in una piattaforma digitale i servizi di trasporto. Uno dei temi fondamentali su cui si è fatto leva è stato quello



di promuovere i risultati di sostenibilità a monte del progetto, con particolare attenzione alla riduzione dell'uso dell'auto privata in favore del trasporto pubblico e della micro-mobilità.

Malgrado ciò, ad oggi si sono riscontrate prove molto limitate di cambiamenti significativi nel comportamento di viaggio degli utenti, soffocando, in prima battuta, le reali opportunità di sperimentazione di nuove modalità di trasporto multimodale. Un problema dovuto principalmente all'assenza di un ragionamento di sistema a monte.

Il dibattito riguardante la raccolta e l'accesso dei dati, che ha coinvolto operatori del settore e P.A., ha fatto intuire come questi temi risultino essere di vitale importanza per superare gli ostacoli che si frappongono tra lo stato attuale e gli obiettivi del MaaS. In verità, quello che trapela sembra essere una miopia sull'utilizzo stesso del dato, non riuscendo a delineare lo scopo della raccolta riferita al servizio e, soprattutto, il reale soggetto che governerà le nuove dinamiche di mobilità.

Allo stato attuale, per avere una massimizzazione dell'investimento e la conseguente messa a terra, occorre inevitabilmente conoscere la domanda che ruota intorno ai servizi, cercando di coordinare i comportamenti e le scelte dei clienti. Ciò in un contesto abbastanza difficile sia per gli operatori che per la pubblica amministrazione, che rende arduo un approccio costruttivo.

I tempi non ancora maturi, non solo per la mancanza di norme chiare sui dati o per mere risorse, hanno fatto sì che il progetto MaaS, partito in Italia nel 2021, stia progredendo a rilento nella sua implementazione. Allo stesso tempo, comunque, risalta un nuovo approccio degli stakeholders istituzionali, che stanno ridefinendo le milestone e dibattendo il tema con maggior coinvolgimento dei soggetti interessati.

In questa fase storica, la PA sta ricoprendo un duplice ruolo. Da una parte come soggetto regolatore per la definizione di standard per l'interazione tra tutti gli attori dell'ecosistema. Dall'altra come soggetto abilitatore, in linea con il Regolamento Europeo 1926/2017, per l'infrastruttura di condivisione di dati e servizi, portando avanti in parallelo sperimentazioni di guida autonoma e connessa da testare come soluzioni innovative nel paradigma MaaS.

ANIASA sta seguendo con estrema attenzione gli sviluppi in materia e si prefigge di essere un attore di rilievo nel passaggio a modelli futuristici e sostenibili di trasporto, mettendo a disposizione del decisore pubblico il know-how delle associate, allo scopo di intraprendere iniziative maggiormente consapevoli e definire scenari di mobilità basati su standard collegati all'esperienza del cliente.

La sezione Digital all'interno dell'Associazione svolgerà un ruolo chiave nel supporto e nell'arricchimento delle proposte di experience, soprattutto in vista dei progetti di sperimentazione di veicoli a guida autonoma e smart roads, due ulteriori leve al servizio della Mobility as a Service.



A tal proposito, a settembre dello scorso anno il Governo ha proposto al Parlamento una legge delega per il riordino della materia delle cosiddette smart roads, delineata dal Decreto del Ministero dei Trasporti n.70/2018, con il quale l'Italia si era collocata all'avanguardia nel campo delle tecnologie connesse alla mobilità.

Il Decreto aveva posto le basi per una legislazione in materia di sperimentazione di veicoli a guida autonoma e strade connesse. L'obiettivo resta promuovere e sperimentare l'adeguamento tecnologico della rete viaria nazionale, attraverso la digitalizzazione delle infrastrutture stradali e l'implementazione nei veicoli di tecnologie avanzate.

L'impegno istituzionale per un nuovo scenario nel mondo dei trasporti risulta essere tangibile e ne è prova l'attività che stanno portando avanti i soggetti pubblici preposti per l'implementazione e la sperimentazione delle nuove forme di mobilità, non solo con forti investimenti, ma anche con forme di collaborazione tra tutti gli operatori di mercato del comparto, pubblici e privati, sviluppando una serie di servizi innovativi.

Nello sviluppo del MaaS – che ha goduto di un forte sostegno grazie alle risorse del PNRR con 40 ml di euro, a cui si aggiungono ulteriori 17 ml provenienti dal Fondo Complementare – stanno ricoprendo un ruolo di rilievo i soggetti istituzionali preposti alla definizione delle politiche per la modernizzazione digitale del Paese.

A riguardo, l'obiettivo del decisore pubblico è individuare un nuovo standard operativo per le PA, indirizzando parte di tali somme alla ricerca, allo sviluppo e all'innovazione, sottolineando altresì l'importanza della consultazione pubblico/privato, anche con le stazioni appaltanti, come luogo di confronto sul nuovo concept di mobilità prospettato dal MaaS.

ANIASA, attraverso confronti ed eventi con stakeholder e istituzioni interessate, si sta impegnando a favorire l'arricchimento delle proposte sul tavolo per l'implementazione digitale della mobilità, con il fine di chiarire il ruolo dei singoli soggetti, individuando regole precise che ottimizzino il modello di servizi, calibrando domanda e offerta.

Se si vuole offrire una user experience innovativa che soddisfi ogni singola richiesta del cliente/driver bisogna adoperarsi per far sì che il futuro mondo dei trasporti si trasformi in un ecosistema completamente digitale, dove il cliente e la domanda sono alla guida del cambiamento. Ogni interazione deve essere configurata per un'esperienza improntata su una soluzione di continuità che offra un servizio ad hoc e che risponda ad ogni singolo bisogno. In tale scenario, i dati dovranno diventare interoperabili lungo tutta la catena del valore grazie all'implementazione di protocolli standardizzati e piattaforme comuni, affinché si ottimizzino i processi aziendali interni.

Per collocarsi in una posizione privilegiata, l'Europa dovrebbe standardizzare l'interoperabilità dei dati, offrendo un vantaggio competitivo alle aziende europee sia nel settore automobilistico che nei servizi pubblici. Utilizzando questo vantaggio, si può promuovere una rivoluzione del settore della mobilità, riducendo l'impatto ambientale



del trasporto su strada, rafforzando la sostenibilità urbana e proteggendo al contempo il nostro settore automobilistico.

ANIASA continua ad essere presente nel dibattito sovranazionale grazie alla sua rete di rapporti con diversi soggetti sovranazionali, tra cui Leaseurope, ribadendo l'importanza di continuare a sostenere e sviluppare la digitalizzazione della mobilità, tema imprescindibile per la realizzazione della transizione ecologica nell'ecosistema prospettato per il settore dei trasporti, considerando il noleggio come soggetto promotore e protagonista della nuova declinazione di smart mobility.

IMPRESE ASSOCIATE



ACI GLOBAL S.p.A.
www.aciglobal.it



ACI Global Servizi

ACI GLOBAL SERVIZI S.p.A.
www.aciglobalservizi.it



ACI Infomobility

ACI INFOMOBILITY S.p.A.
infomobility.aci.it



ALD AUTOMOTIVE ITALIA S.r.l.
LEASEPLAN ITALIA S.p.A.
www.ayvens.com

ALPHABET

ALPHABET ITALIA S.p.A.
www.alphabet.com/it



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

ARVAL SERVICE LEASE ITALIA S.p.A.
www.arval.it



AUTONOLEGGI DEMONTIS S.p.A.
www.autonoleggidemontis.com



**AUTOSYSTEM
SOCIETÀ DI SERVIZI S.p.A.**

www.autosystemspa.rent

avis budget group



AVIS BUDGET ITALIA S.p.A.

www.avisautonoleggio.it

www.budgetautonoleggio.it

www.maggiore.it - www.amicoblu.it



**AZIENDA VENEZIANA
DELLA MOBILITÀ S.p.A.**

avm.avmspa.it/it

B·RENT®

B-RENT S.r.l.

www.b-rent.it



**ROBERT BOSCH GmbH
Branch in Italy**

www.bosch.it



DEKRA ITALIA S.r.l.

www.dekra.it



DRIVEVOLVE

www.drivevolve.it



E-VAI S.r.l.

www.e-vai.com



ECO PROGRAM FLOTTE S.r.l.

www.ecoprogram.net



ENILIVE S.p.A.

www.enilive.it

MOBILIZE Lease&Co

ES MOBILITY

www.mobilize.it



EUROP ASSISTANCE VAI S.p.A.

www.europassistance.it



EUROPCAR ITALIA S.p.A.

www.europcar.it



FREE2MOVE ITALIA S.r.l.

www.share-now.com



FS PARK S.P.A.

www.fspark.it



GEOTAB GmbH

www.geotab.com/it/



HERTZ ITALIANA S.r.l.

www.hertz.it • www.dollar.it • www.thrifty.it



ITALY CAR RENT S.r.l.

www.italycarrent.com



LOCAUTO S.p.A.

www.locautorent.com



LOCAUTO RENT S.p.A.

www.locautorent.com



LOJACK ITALIA S.r.l.
GRUPPO CALAMP

www.lojack.it



MERCURY S.p.A.

www.mercuryspa.it



MORINI S.p.A.

www.morinirent.com



OCTO TELEMATICS S.p.A.

www.octotelematics.com



PROGRAM
di Autonoleggio Fiorentino Srl
www.programautonoleggio.com



SAFO GROUP S.p.A.
www.safogroup.com



SICILY BY CAR S.p.A.
www.sicilybycar.it



TARGA TELEMATICS S.p.A.
www.targatelematics.com



TEXA S.p.A.
www.texa.it



UNIPOLRENTAL S.p.A.
www.unipolrental.it



UNIPOLTECH S.p.A
www.unipoltech.com/it



VAN4YOU S.r.l.
www.van4you.it



VELA S.p.A
vela.avmspa.it/it



VIAGGIARE RENT
www.viaggiararent.com



**VODAFONE AUTOMOTIVE
ITALIA S.p.A.**
automotive.vodafone.com/it



W.A.Y. S.r.l.
www.waynet.it

ADESIONE TECNICA



DRIVALIA
www.drivalia.com



e+Share DRIVALIA
www.eplushare.drivalia.com



LEASYS ITALIA S.p.A.
www.leasys.com

SOCI AGGREGATI



A&C BROKER S.r.l. Unipersonale
www.aecbroker.com



AGENZIA ITALIA S.p.A.
www.agita.it



AUTONOLEGGI GIMAX S.r.l.
www.gimaxrent.it



CAR CRASH SOLUTION S.r.l.
www.washsolution.it



FAROTTO S.r.l.
www.farottoauto.it



FINAUTO S.p.A.
www.finautoprato.it



GENERAL LEASING S.r.l.
www.generalleasing.it



IL NEGOZIO DEL NOLEGGIO

www.ilnegoziodelnoleggio.com



MORENO RENTING S.r.l.

www.morenorenting.it



NOLEGGIARE S.r.l.

www.noleggiare.it



PANTOMAX AUTOMOTIVE S.r.l.

www.pantomax.it



PRIME S.r.l.

www.primerentcar.com



RENT MAX S.p.A.

www.rentmax.it



RENT2GO S.r.l.

www.rent2go.it



RHIAG S.r.l.

www.rhiag.com

SOLUTIONS AUTOMOTIVE S.r.l.



TIWAY S.r.l.
www.tiway.it



TUTELA+ ALTAMURA S.r.l.
www.tutelapiu.it



VIERO FINANCE S.r.l.
www.vierofinance.it

Promosso da

ANIASA

Realizzato da

Sumo Publishing - Fleet Magazine

Analisi dati e redazione

*Noleggio a breve e lungo termine
a cura del Centro Studi Fleet & Mobility*

*Flotte aziendali in EU a cura
di Dataforce Italia*

Car Sharing a cura di Bain & Co.

*Servizi di Digital Automotive
a cura di ANIASA*

Finito di stampare
nel mese di maggio 2024

“Rapporto ANIASA 2023”
è disponibile sul sito
www.aniasa.it

Via del Poggio Laurentino, 11
00144 Roma
Tel. 06 99 69 579
aniasa@aniasa.it

© ANIASA - Associazione Nazionale Industria
dell'Autonoleggio, della Sharing mobility
e dell'Automotive digital

ANIASA è titolare dei diritti di riproduzione,
memorizzazione, adattamento, totali o parziali,
con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm
e le copie fotostatiche) del presente volume.

È ammessa la riproduzione parziale
per gli usi consentiti dalla normativa vigente

Diritti: ANIASA



Quando si parla di salute, **UniSalute** risponde.

UniSalute è la risposta concreta ed efficace
a tutte le esigenze sanitarie assicurative.

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE



Un nuovo modo di lavorare, un accesso unico per semplificare la gestione della Mobilità della Flotta

Come sarà la Mobilità di domani?

Non c'è un'unica risposta, ma abbiamo la certezza di volerla gestire insieme a voi.

Dal 2012, con Fleet Portal vi offriamo una soluzione integrata in un'unica login, pensata per semplificare il lavoro del Fleet e del Mobility Manager, per soddisfare le esigenze e risolvere le problematiche tecniche e di servizio relative a:

- > pneumatici, meccanica e carrozzeria;
- > forniture di ricambi e prodotti di rettifica;
- > soccorso stradale, auto sostitutiva e noleggio auto;
- > soluzioni digitali di fleet management e smart mobility.

Tre società leader nell'Automotive Industry, unite per aiutarvi a creare valore, sviluppando soluzioni innovative, efficaci e su misura per la vostra azienda, ispirate ai principi di efficienza, sicurezza e sostenibilità.

Scopri di più, contattaci su fleetportal.it

Fleet Portal è un'iniziativa di Pirelli, LKQ RHIAG e Europ Assistance

