



# 15° Rapporto



con il Patrocinio del Ministero  
delle Infrastrutture e dei Trasporti



# 15° RAPPORTO ANIASA

sul noleggio veicoli 2015

IL MOTORE DELL'AUTONOLEGGIO

**ANIASA** - Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici aderisce a Confindustria e rappresenta oltre il 96% del settore dei servizi di noleggio veicoli a lungo e a breve termine e in fleet management.

In ambito UE ANIASA aderisce a Leaseurope, che raggruppa le analoghe strutture associative di categoria e costituisce punto di riferimento in sede europea.

Le imprese rappresentate da ANIASA svolgono attività di:

- locazione a breve termine, rivolta alla clientela nazionale ed estera per esigenze prevalentemente turistiche e di affari;
- locazione a lungo termine, essenzialmente destinata alle esigenze del mondo imprenditoriale;
- gestione di flotte aziendali (c.d. fleet management);
- locazione di veicoli industriali, di grande interesse per le molteplici modalità di trasporto;
- car sharing;
- soccorso stradale, autorimesse e servizi attinenti il miglior e più agevole uso dei veicoli.

Per le aziende associate, ANIASA svolge le seguenti attività:

- cura la raccolta e l'elaborazione dei dati utili al monitoraggio del mercato dell'autonoleggio;
- 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;
- promuove iniziative utili a diffondere la cultura dell'autonoleggio.

I grandi temi e le questioni di fondamentale rilevanza per il settore sono trattati in maniera approfondita e specializzata attraverso vari gruppi di lavoro a carattere consultivo-propositivo, composti da esperti tecnici ed operativi designati dalle associate.

- Rapporti sindacali
- Trasporti e Mobilità
- Normativa Fiscale
- Rapporti con i Comuni ed altri Enti territoriali
- Sicurezza
- Problematiche assicurative

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

#### Comitato di Presidenza ANIASA

Presidente	Fabrizio Ruggiero
Vice Presidenti	Massimiliano Archiapatti Andrea Badolati Andrea Cardinali Gregoire Chové Stefano Gargiulo Alfonso Martinez Salvatore Vinti

#### ANIASA

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

#### CAPITOLO 1

##### 24 IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL 2015

- 24 Indicatori chiave
- 26 Analisi del fatturato
- 28 Analisi dei volumi
- 31 Il cliente
- 32 Analisi della flotta
- 34 Utilizzo della flotta
- 35 Immatricolazioni e acquisizioni
- 36 Punti vendita
- 37 Furti e appropriazioni indebite
- 39 Indicatori chiave aeroporti e downtown
- 40 Indicatori chiave noleggio breve termine di vetture
- 41 Indicatori chiave noleggio breve termine di furgoni
- 42 Indicatori chiave per tipologia di canale

#### CAPITOLO 2

##### 45 IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2015

- 45 Indicatori chiave
- 46 Analisi del fatturato
- 48 Analisi della flotta
- 52 Analisi immatricolazioni
- 62 Analisi dell'usato
- 69 Nuovi scenari e l'interesse dei privati
- 72 L'auto aziendale in EU

#### CAPITOLO 3

##### 78 LE ATTIVITA' DI CAR SHARING NEL 2015

##### 81 LE IMPRESE ASSOCIATE

Il settore comprende le attività di locazione veicoli a breve e lungo termine e i servizi accessori che sono offerti dagli operatori. Per breve termine si intendono generalmente locazioni da 1 giorno a 1 mese, estensibili fino a 11 (c.d. plurimensili), mentre per lungo termine si tratta di locazioni di durata normalmente da 24 a 48-60 mesi.

I due segmenti di attività sono trattati separatamente e aggregati per una valutazione complessiva del comparto. È utile menzionare che esiste da anni un rapporto di fornitura da parte del noleggio a breve termine verso il lungo termine – che acquista servizi di *car replacement* e *preleasing* – e che, più di recente, si è affermato anche il rapporto inverso, ossia di noleggiatori a lungo termine che forniscono i veicoli agli operatori del breve.

È altresì da rilevare la crescente offerta di servizi di noleggio “intermedi” promossa dagli attuali operatori, in linea con una domanda sempre più diversificata ed improntata ad esigenze di grande flessibilità.

Il settore sviluppa anche un’attività rilevante di rivendita degli stessi veicoli usati al termine del periodo di utilizzo (da 6 mesi a oltre 48). Pur trattandosi di un fattore della produzione e non di un’attività “tipica”, questi ricavi vengono considerati – separatamente – nella valorizzazione economica del comparto.

In considerazione del recente ampliamento e ottimo andamento in varie città metropolitane e non, il Rapporto ANIASA tratta per la prima volta i servizi di car sharing, le cui maggiori realtà aziendali aderiscono all’associazione.

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

I paragrafi relativi ai nuovi scenari del noleggio a lungo termine ed alla situazione dell’auto aziendale in EU, il capitolo relativo al car sharing sono stati elaborati da ANIASA.

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 sono stati acquisiti, analizzati, elaborati e commentati dal Centro Studi Fleet&Mobility, utilizzando dati da fonti pubbliche ufficiali. Le statistiche riguardano le imprese associate ed i principali operatori non associati. In casi limitati e di minor rilievo, in mancanza di rilevazioni puntuali, sono state effettuate delle stime sulla base di dati certi.

## PRESENTAZIONE 15 ° RAPPORTO ANIASA 2015

Dopo la lunga crisi, dopo la lunga attesa, finalmente il mercato automobilistico si sta riprendendo.

In questi anni gli operatori di tutta la filiera hanno affrontato la congiuntura con spirito di sacrificio, riorganizzando con grande impegno i modelli di business, in un’ottica di efficienza e innovazione, consapevoli delle mutate condizioni del mercato.

Le ricadute positive per l’andamento della nostra economia generale, ancora inferiori alle aspettative, dovrebbero essere chiare a tutti, considerando che l’automotive ha versato nelle casse statali complessivamente 71,6 miliardi di euro, vale a dire il 4,5% del PIL, e che dà lavoro a circa 1,2 milioni di persone.

E se la produzione industriale italiana ha registrato nel 2015 un incremento dell’1% sul 2014, è da sottolineare che questo risultato è dovuto soprattutto ad alcuni settori ed in primis a quello della fabbricazione di mezzi di trasporto, che ha visto un progresso del 16,8%. È una crescita dovuta in gran parte alla ripresa della produzione di autoveicoli incoraggiata sia dal buon andamento delle immatricolazioni sul mercato nazionale sia dal favorevole accoglimento che i nuovi prodotti italiani stanno conseguendo sui mercati esteri.

Il crollo delle vendite avvenuto tra il 2007 ed il 2013 è stato verticale e pesantissimo (-47,7%), si è arrestato solo nel 2014, anno che ha visto le immatricolazioni riprendersi e via via consolidarsi (+4,3%).

Il 2015 è stato dunque l’anno della ripresa, con 1.575.000 nuove auto, un incremento del 15,7%. E il primo quadrimestre dell’anno in corso attesta il buon andamento delle vendite, un +18,6% che induce ad un previsionale sull’anno di 1.780.000 vetture immatricolate, un aumento del 13% sul 2015, vale a dire circa 200.000 auto in più.

Molteplici gli elementi che hanno stimolato la ripresa, a dimostrazione non solo che il settore automobilistico è sempre necessario per la mobilità ed i trasporti nel nostro Paese, ma che ha un ruolo fondamentale come positivo attivatore dei consumi interni e della produzione industriale; con ricadute positive su migliaia di aziende, in particolare nell’ambito delle PMI, della distribuzione, della componentistica, di tutti i servizi collegati alla vendita e alla circolazione dei veicoli.

In generale, se da una parte si registra un aumento degli indici di fiducia di privati e aziende, una pur timida ripresa dell’economia e dell’occupazione e un ricorso al credito meno difficile, dall’altra è da ricordare il grande impegno profuso dal comparto dell’industria e dei servizi per l’auto, della rete commerciale e di assistenza.

Su tutto va evidenziata la situazione di un parco auto con targhe sempre più “vecchie” e caratterizzato dalla ormai inderogabile esigenza di sostituzione, così tanto ritardata dai

privati negli anni della crisi a causa della carenza di lavoro e della riduzione di reddito disponibile.

Il contemporaneo inasprimento tributario, che ha raggiunto i maggiori livelli della storia recente, ha contribuito ad un aumento dell'anzianità media dei veicoli, passata dai 7 anni e 6 mesi del 2007 ai 9 anni e 11 mesi del 2014, con valori superiori ai 12 anni nelle regioni del Sud. Le auto, sempre più essenziali nella mobilità degli italiani, dovevano essere necessariamente sostituite.

Secondo gli studi automotive più accreditati, considerate in particolare le previsioni a livello economico e sociale, nel triennio 2016-2018 il nostro sarà un mercato caratterizzato prevalentemente da un incremento della domanda di sostituzione sia per privati che per aziende, nonché da un diverso orientamento per l'utilizzo dell'auto.

Aspetto non secondario è che dal 2014 sono cominciate a diffondersi positive attese per il rilancio dell'economia, effettivamente iniziato nel 2015, pur con un ancora timido aumento del PIL. Le campagne promozionali delle Case auto, le iniziative della rete dei concessionari, la commercializzazione di nuovi modelli, più sicuri e meno inquinanti, hanno ovviamente sollecitato la domanda.

La ripresa del 2015 si è basata nel primo semestre essenzialmente sulla richiesta delle aziende, a cui si è poi sovrapposta nel secondo, con un deciso crescendo, la domanda da parte delle famiglie. Indicativo è il fatto che l'ultimo bimestre ha visto addirittura un'accelerazione delle immatricolazioni. Dopo aver chiuso i primi dieci mesi del 2015 con un incremento del 14,7%, le immatricolazioni sono infatti aumentate del 23,5% in novembre e del 18,65% in dicembre, con prosecuzione per tutto il primo quadrimestre del 2016 con il 18,6%.

### Un'auto su cinque è a noleggio

Se dunque i privati sono finalmente tornati a comprare automobili, spesso per sostituire quelle troppo datate, è il noleggio che conferma di avere innestato una marcia particolare, rafforzando il ruolo strategico a supporto della mobilità aziendale e turistica del nostro Paese.

Con un immatricolato di 317.000 unità, giunto a rappresentare quasi il 20% del mercato autoveicoli, una clientela forte e consolidata di 65.000 aziende e 2.700 PA e di 12mila contratti di noleggio al giorno per esigenze di breve termine, un fatturato che supera i 5,4 miliardi di euro: sono questi i numeri che riflettono un trend in ascesa, con graduale affermazione del concetto di utilizzo su quello di proprietà.

	2015	2014	2013	Var. % 2015/14
<b>Fatturato (mln €) *</b>	5.463	5.168	5.129	5,7%
<b>Flotta</b>				
- breve termine: flotta massima	144.787	143.058	137.817	1,2%
- lungo termine: end fleet	585.285	546.047	529.839	7,2%
<b>Immatricolazioni (**)</b>	317.119	270.366	234.712	17,9%
- breve termine	94.287	77.756	82.287	21,3%
- lungo termine	222.832	192.610	152.425	15,7%

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

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

Un andamento decisamente positivo, allineato a quello dei privati, è stato realizzato dagli acquisti per uso noleggio, un aumento nel totale generale targato 2015 del 17,9%. Si tratta di un risultato che supera in percentuale l'andamento del mercato complessivo e vede in crescita gli acquisti da parte delle aziende di noleggio a breve e a lungo termine (21,3% e 15,7%), salite di quota del totale immatricolato nazionale al 7,6% ed al 12,2%.

In questo quadro appare nitida la posizione della locazione veicoli senza conducente. In effetti, così come nel 2014, anche nel 2015 questo settore è stato il maggior conduttore della ripresa dell'auto e con oltre 285.000 immatricolazioni di autoveicoli è proiettato a raggiungere il record delle 320.000 unità targate nel 2008.

Sicuramente il grande evento dell'Expò ha mostrato un Paese che intende riprendere la sua posizione internazionale ed i flussi turistici, specialmente nelle sedi aeroportuali e con provenienza dagli USA, hanno contribuito ad un considerevole aumento delle immatricolazioni delle aziende di breve termine (+18%).

Con una flotta massima salita nel periodo estivo a quasi 145.000 unità, il comparto ha risposto ottimamente alla domanda turistica e d'affari, effettuando rispetto agli anni precedenti una riduzione del periodo medio di detenzione della flotta, sceso ben sotto i 10 mesi. La flotta del noleggio a breve termine (NBT) è stata quest'anno pronta all'uso nei quasi 1.000 punti vendita già dal periodo pasquale, superando l'incredibile ed anacronistico problema della carenza di targhe. Nel 2015 è aumentato a quasi 4,6 milioni il numero dei contratti stipulati, per un totale di quasi 31 milioni di giornate di noleggio (+8%), indicazione di come sempre più l'utilizzazione del veicolo "a tempo" stia entrando nell'uso comune per esigenze sia di business che di tempo libero. Ne è derivato un allargamento dell'offerta, una segmentazione per fasce differenti, così come avviene in altri settori leisure: low cost, generalista e premium.

Interessante e da approfondire l'emergere di un business collegato ai concessionari che hanno piccole attività di noleggio, così come il ricorso alla formula del rent to rent, ovvero

i veicoli immatricolati da società di noleggio a lungo termine per essere successivamente locati a loro volta alle società di breve termine. Tale comparto appare quindi gestire un business maggiore di quanto sembri, considerando anche il supporto ai processi operativi, di acquisto e gestione flotta offerto anche alle società di car sharing.

Ripresa della rotazione delle flotte aziendali e diffusione nel segmento dei professionisti e dei privati sono stati invece i propulsori per il noleggio a lungo termine, che ha superato le 193.000 unità.

Le grandi aziende, dopo le riorganizzazioni operative e mesi di rinvii, hanno provveduto a rinnovare o aumentare il proprio parco auto, riassegnando auto più nuove e ancora più sicure ai propri dipendenti. Nel 2015 si è ricorso di meno alle estensioni contrattuali ed al down-grading, con una sostanziale stabilizzazione delle car policy aziendali.

Un elemento interessante è anche l'ampliamento di nuova clientela con sempre più professionisti e PMI, che grazie ad una maggior consapevolezza stanno apprezzando, conti alla mano, la formula del long term. E poi i privati. Anche loro stanno incrociando i vantaggi del NLT: i volumi sono ancora limitati (circa 10.000 i contratti in vigore a fine anno per questo segmento), ma in quattro anni la crescita è stata del 300%. Si tratta per lo più di city car e di utilitarie con percorrenza di 10.000 km/anno. Se è ancora presto per parlare di cambiamento epocale, il processo di affrancamento dal concetto di proprietà, forse complice la crisi e sollecitato dal successo del car sharing, è in corsa anche per loro.

E le indicazioni per il business del settore sono decisamente positive anche per il 2016, versante del remarketing compreso.

### **Sempre più connessi i servizi di noleggio a breve, lungo termine, di car sharing**

Abbiamo visto come nell'arco di pochi anni si siano sviluppati nuovi stili di vita, la sharing economy non è più marginale, le inquietudini per i livelli di inquinamento sono sempre più pressanti. Siamo poi sempre più consapevoli di come la tecnologia digitale stia rivoluzionando la quotidianità e che la domanda di mobilità sarà diversificata e contingente alle esigenze ed alla facilità d'uso.

L'anno scorso l'Associazione ha aperto le porte alla formula dell'auto condivisa, costituendo al proprio interno una sezione "car sharing" e rappresentando nuovi importanti operatori. Il noleggio si sta infatti evolvendo verso una competizione a tutto campo fra ogni attore della mobilità, superando le differenze "storiche" tra NLT, NBT e Car Sharing. Probabilmente, ci sarà l'ingresso di nuovi player provenienti da settori diversi, l'aggregazione di realtà differenti, l'uscita di altri: tutto ciò porterà ad un innalzamento dei servizi, allargando sempre più la clientela aziendale e privata.

Ad ulteriore dimostrazione di come in tale comparto la sana concorrenza sia sempre presente e generi utilità per la collettività.

### **La "app economy" accelera nuovi modelli di trasporto e mobilità**

I classici modelli di spostamento di persone e cose sono stati soggetti ad un rinnovamento quasi frenetico, cambiando negli ultimi anni esigenze, abitudini, operatori, schemi culturali e comportamentali. E nell'era dello smartphone (sono trascorsi solo 9 anni dall'inizio della loro diffusione massiva) i servizi on-demand conquistano terreno grazie a start up che stanno ridisegnando le nostre abitudini.

E' un'evoluzione tecnologica, che sta modificando in modo permanente il nostro vivere quotidiano. Nello stesso tempo la grande crescita della mobilità urbana, l'incremento degli spostamenti per lavoro e per studio dalle periferie, hanno peraltro messo in evidenza come il rapporto tra persona ed automobile stia modificandosi e come il passaggio da possesso ad uso sia sempre più generalizzato, dando nuovi spazi e valori al coniugato concetto della condivisione.

A livello politico-amministrativo il dibattito in corso sulle potenzialità future delle smart city è già affiancato dal comune impiego di nuovi sistemi di comunicazione, di mobilità, coniugando aspetti dell'ambiente e dell'efficienza energetica. L'utilizzo di Google Map, dell'home banking, gli acquisti di biglietti di treno o aereo, la prenotazione di un servizio di car sharing sono solo piccoli esempi di uno sviluppo multidisciplinare della gestione degli spostamenti. Una trasformazione dei rapporti tra domanda e offerta di mobilità basata e spinta dalla app economy, su cui anche il noleggio veicoli è in prima linea.

Le aziende di noleggio a breve termine hanno già attivato nuove metodologie di prenotazione e di utilizzo dei veicoli. E sono stati fatti considerevoli investimenti, sono state riorganizzate e perfezionate le linee di servizio. Far parte di grandi circuiti a livello internazionale agevola notevolmente l'introduzione di innovazioni che mirano con semplicità ed immediatezza a venire incontro alle nuove esigenze della clientela che esplora, sceglie e decide in tempo reale.

La nuova offerta di servizi si è rafforzata anche nel noleggio a lungo termine, con l'obiettivo di dare risposta alle esigenze multiformi di mobilità di aziende e privati. Non solo il car sharing aziendale "classico", ma anche la possibilità per dipendenti o collaboratori senza auto aziendale di averne una per le necessità private. E ancora la possibilità di cambiare tipologia dell'auto in relazione alle esigenze di mobilità o di trasporto ovvero di aumentare, o anche sospendere temporaneamente, il periodo di locazione scelto in un primo momento. Tutto con app dedicate, consentendo servizi particolari e immediati.

L'evoluzione in corso sulla domanda di mobilità, poco soddisfatta dai mezzi pubblici e sempre più propensa alla cultura 'pay-per-use', si incrocia quindi con piattaforme digitali e remote di servizi utili alla collettività. L'ampliamento dell'offerta di trasporto potrà peraltro essere un elemento di sviluppo economico con positive ricadute occupazionali. E' arrivato il momento che il legislatore consideri la trasformazione della mobilità in



atto e si attivi per una riorganizzazione generale, per renderla efficiente e sostenibile dal punto di vista ambientale.

### Segnali di attenzione dalle Istituzioni

Osservando su base decennale il trend del mercato nazionale, notiamo, specialmente nell'ultimo triennio 2013-2015, una crescente incidenza del noleggio, arrivata nell'ultimo anno e proprio nel momento di netta ripresa degli acquisti dei privati, a rappresentare quasi il 20% del totale.

In una fase economica caratterizzata dal crollo del potere d'acquisto dei consumatori sono state le flotte aziendali a tenere saldo il mercato, ad evitare situazioni ben più negative. Anche se è ancora presto, potremmo delineare come nel nostro Paese stia per aprirsi una nuova fase di espansione delle cosiddette flotte, dopo il brusco stop targato 2011 con le politiche di contenimento dei costi e di "sviluppo prudentiale" messe allora in atto dalle aziende, contemporaneamente vessate da un Fisco senza freni.

Superando non senza difficoltà le avversità della "torchiatura" tributaria, l'intero mondo automotive apprezza il recente intendimento del Governo, che con l'ultima Legge di Stabilità ha mitigato la fiscalità, prevedendo l'applicazione del "superammortamento" all'acquisto di beni strumentali, come sono qualificati dalla normativa i veicoli adibiti ad uso noleggio. Non si tratta di grandi agevolazioni, considerando la perdurante delicatezza della congiuntura nazionale, ma essendo a carattere temporaneo (fine prevista a dicembre 2016) possono offrire a tutte le Istituzioni spunto per considerare più attentamente il settore e la sua funzione di volano della ripresa.

Si tratta ora di fare un salto di qualità, eventualmente affiancando sistemi di deducibilità dell'uso dell'autovettura anche per i privati, al fine di riprendere il percorso verso livelli più conformi al posizionamento economico nel contesto EU e di configurare un ciclo economico più rispondente alle caratteristiche di base del prodotto auto.

E' anche da rimarcare come il dibattito politico sulle tematiche della nuova mobilità sia oggi più intenso. In tale ambito va menzionato il recente e deciso interessamento della Commissione Trasporti della Camera con una serie di mozioni miranti ad un cambio di rotta delle politiche di mobilità, tra cui quella approvata a febbraio scorso, con cui si impegna il Governo "a favorire a promuovere ed incentivare l'utilizzo di metodologie, mezzi e tecnologie innovative in materia di mobilità urbana e di infomobilità".

Su tali nuovi orizzonti un importante segnale è certamente rappresentato dal disegno di legge sulla sharing economy, attualmente in discussione in Parlamento.

Il continuo ed impressionante progresso delle tecnologie, con l'avanzante definizione di nuovi contesti sociali e la nascita di nuove opportunità economiche, sollecita infatti quanto più rapide approvazioni di chiare leggi quadro, in cui gli operatori pubblici e privati possano lavorare in sintonia con l'andamento del mercato. Si tratta di rivoluzionare

re con intelligenza gli attuali sistemi e procedure legislative, troppo incentrati su antiche normative "pietre miliari", difficilmente innovabili in relazione agli sviluppi della società. Ad esempio, è difficile immaginare come la circolazione sia oggi regolamentata da un Codice della Strada datato 1992, considerato il cambiamento della mobilità e dei trasporti realizzatosi nell'ultimo decennio.

La proposta di legge in questione, nell'obiettivo di garantire trasparenza, correttezza ed equità fiscale, leale concorrenza e tutela dei consumatori nella dirompente "economia condivisa", interviene su un fenomeno dinamico ed in progressivo sviluppo, che incide non soltanto sulla dimensione economica, ma anche sull'aspetto culturale del consumo equilibrato e dell'efficiente uso delle risorse. La previsione e la regolamentazione di piattaforme digitali apre a nuove opportunità di crescita, occupazione e imprenditorialità, basate su innovativi modelli di progresso economico, ambientale e sociale.

L'innovazione tecnologica e digitale che accompagna ed accompagnerà questo sviluppo vede già da oggi il noleggio attivo e pronto ad avere un ruolo fondamentale nei servizi di mobilità.

  
Fabrizio Ruggiero

### L'intestazione temporanea dell'uso di veicoli

*Anche nel 2015 imprese, fleet manager e agenzie di consulenza auto hanno continuato a interessarsi sull'applicazione dell'articolo 94, comma 4 bis del Codice della Strada, riguardante l'intestazione temporanea dell'uso di veicoli per più di 30 giorni.*

*L'obiettivo legislativo è sempre stato condiviso: controllo della PA dei casi sospetti di intestazioni plurime di veicoli o di situazioni non conformi, maggiore sicurezza e trasparenza nella circolazione stradale. Evitando tuttavia disposizioni complesse, difficili per l'operatività di chi lavora per ridurre i costi e semplificare mobilità e trasporti.*

*Con la Sentenza del TAR del Lazio del 2 settembre 2015 l'obbligo di comunicazione all'Archivio Nazionale dei Veicoli è stato confermato, ma è stato semplificato e non sono dovuti i diritti di motorizzazione di 9 € a veicolo. Sono tuttora in fase di definizione alcuni miglioramenti informatici per agevolare i flussi informativi.*

*Il noleggio veicoli, peraltro, certifica fiscalmente ogni attività e si propone proprio come contributo all'emersione e di contrasto all'elusione fiscale sull'auto; inoltre, dal 2012 le aziende di noleggio comunicano all'Anagrafe Tributaria le generalità e importi di chi usa i veicoli.*

## ASPETTI MACROECONOMICI

L'economia mondiale nel 2015 è cresciuta quasi mezzo punto meno dell'anno precedente. Le cause principali sono da ricercare nel pur lieve raffreddamento della crescita della Cina, che però pesa ormai molto in valore assoluto, nell'aggravarsi delle difficoltà di due altre economie del gruppo dei BRIC, Brasile e Russia, e nella minor crescita del Giappone. I paesi emergenti e i paesi ricchi hanno trainato la crescita, con l'economia USA in testa. Anche l'Eurozona ha fatto meglio dell'anno precedente, seppur su valori di crescita decisamente modesti.

La grande novità dell'anno è stato il dimezzamento del prezzo del petrolio, tornato in media sui 50 dollari al barile, dopo quattro anni in cui era stato ben sopra i 100 dollari. Per trovare quotazioni intorno ai 50 dollari occorre andare indietro, al 2005. Il dimezzamento del greggio ha certamente aiutato la crescita mondiale, ma, oltre ad aver acuito già esistenti tensioni politiche tra l'area del Golfo e la Russia (colpita nella sua principale fonte di reddito), ha pure avuto il suo effetto non marginale sull'altro grande problema che è emerso, l'inflazione troppo bassa. Questo fenomeno, che ha caratterizzato molte economie ricche e la Cina, ma non alcune grandi economie in difficoltà, Russia, Brasile e Turchia, diventa particolarmente critico per le economie dei Paesi con debito pubblico alto e crescita contenuta, come l'Eurozona.

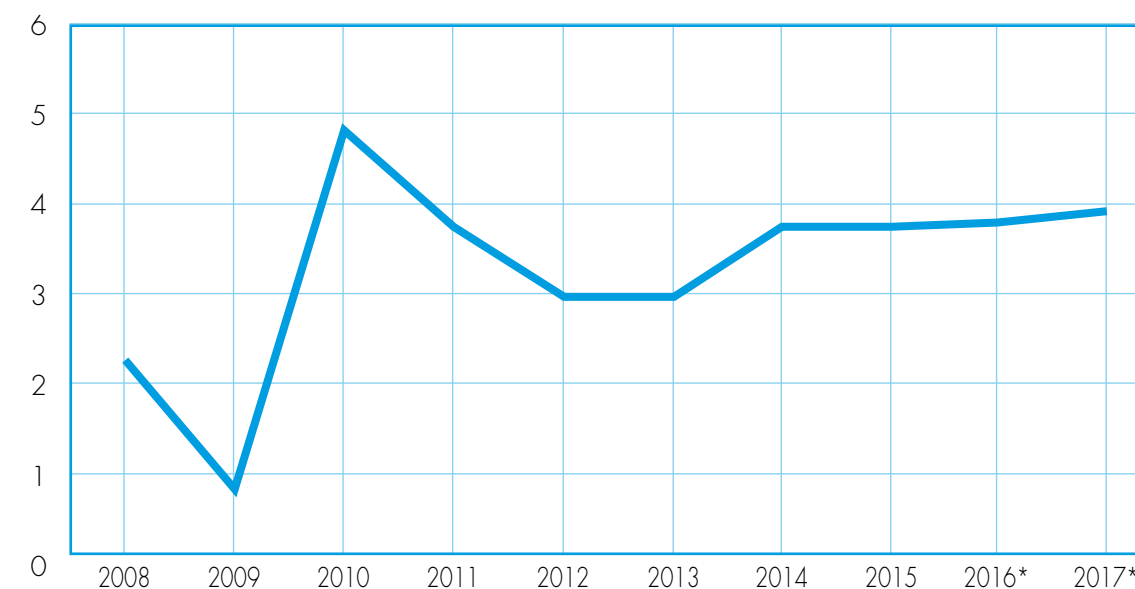
In quest'area, il fatto economico più significativo è stata l'adozione da parte della BCE di un piano di quantitative easing monetario: il 9 marzo 2015 la Banca Centrale Europea ha iniziato a comprare asset in ragione di 60 miliardi di euro al mese. Questo si è aggiunto a una politica espansiva sui tassi di rifinanziamento, portati a zero già alla fine dell'anno precedente, e sui tassi sui depositi interbancari, addirittura negativi.

L'uso della leva monetaria ha prodotto una sensibile svalutazione della moneta unica verso la principale divisa commerciale mondiale, il dollaro americano. Il cambio basso ha spinto le esportazioni e la ripresa, ma non è riuscito però a importare inflazione, rimasta ben lontana dal target di riferimento del 2,2%, complice anche il contemporaneo dimezzamento del prezzo del greggio.

I Paesi dell'Unione si sono dunque ritrovati nella congiuntura, anomala quanto inattesa, di ripresa con bassissima inflazione, che non agevola la gestione del principale fardello di queste economie, gli elevati debiti sovrani, che già erano stati oggetto di attacchi speculativi negli anni più difficili del dopo-crisi, specialmente verso l'Italia e la Grecia. Proprio la Grecia è stata nel 2015 al centro delle attenzioni economiche e politiche dei Governi dell'Eurozona, con un accordo faticosamente raggiunto solo a ridosso dell'estate.

L'altra caratteristica della ripresa economica europea che non si è riusciti a riportare su livelli socialmente accettabili riguarda il tasso di disoccupazione in molte delle grandi economie del continente. Ad eccezione della Germania e del Regno Unito, negli altri principali paesi si è manifestata quella che viene definita jobless recovery, che aveva anche caratterizzato i primi anni della ripresa americana.

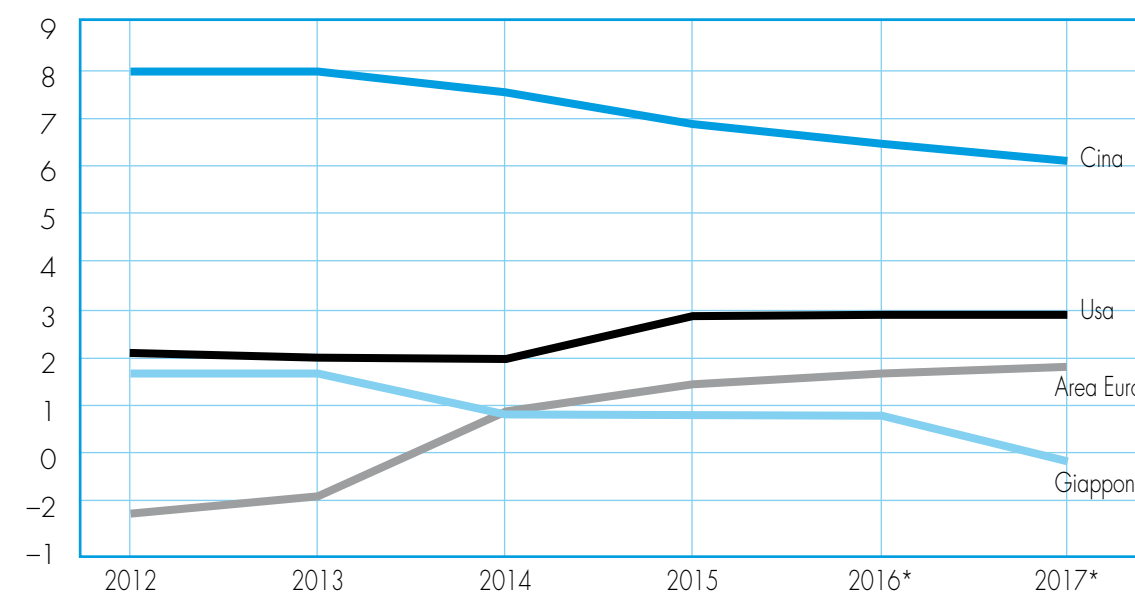
Grafico 1 - PIL mondo Var%



Fonte: Istat

\* Proiezioni

Grafico 2 - PIL per Paese Var%

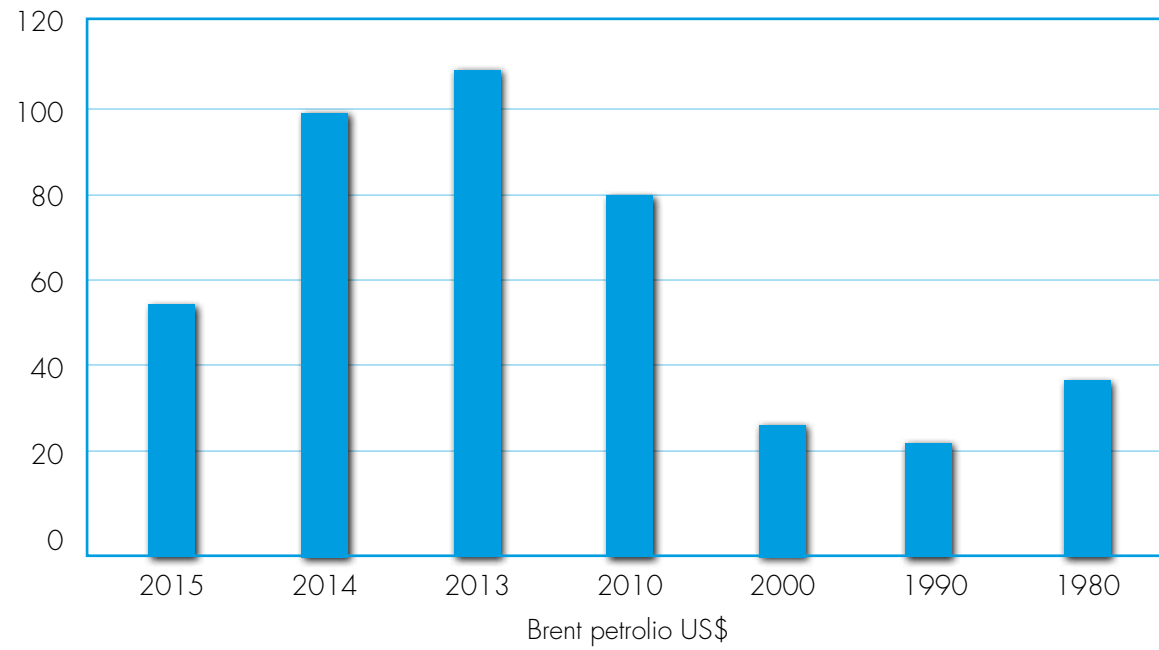


Fonte: IMF

\* Proiezioni

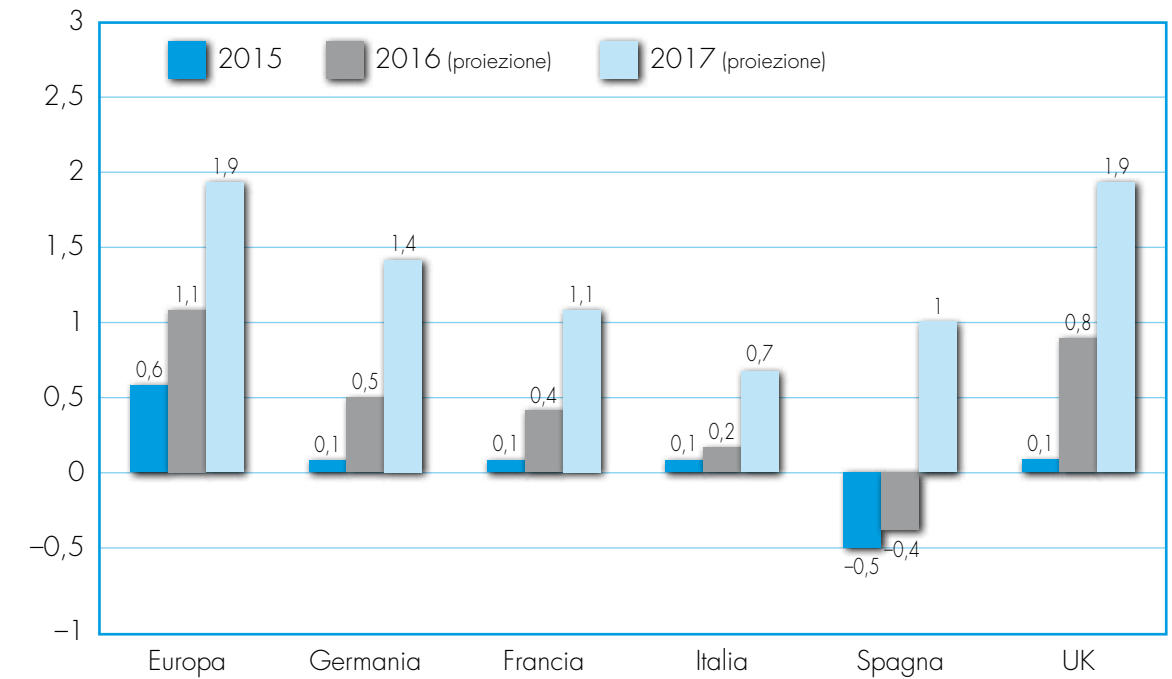


**Grafico 3 - Quotazioni petrolio**



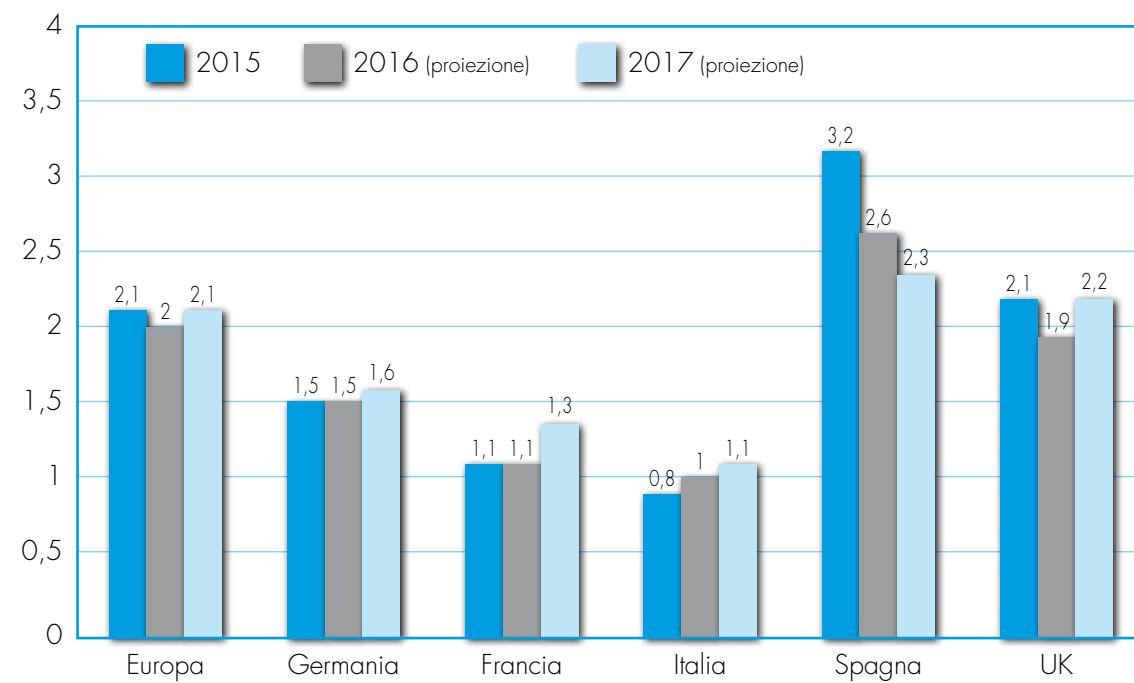
Fonte: Statista

**Grafico 5 - Inflazione Europa - Var %**



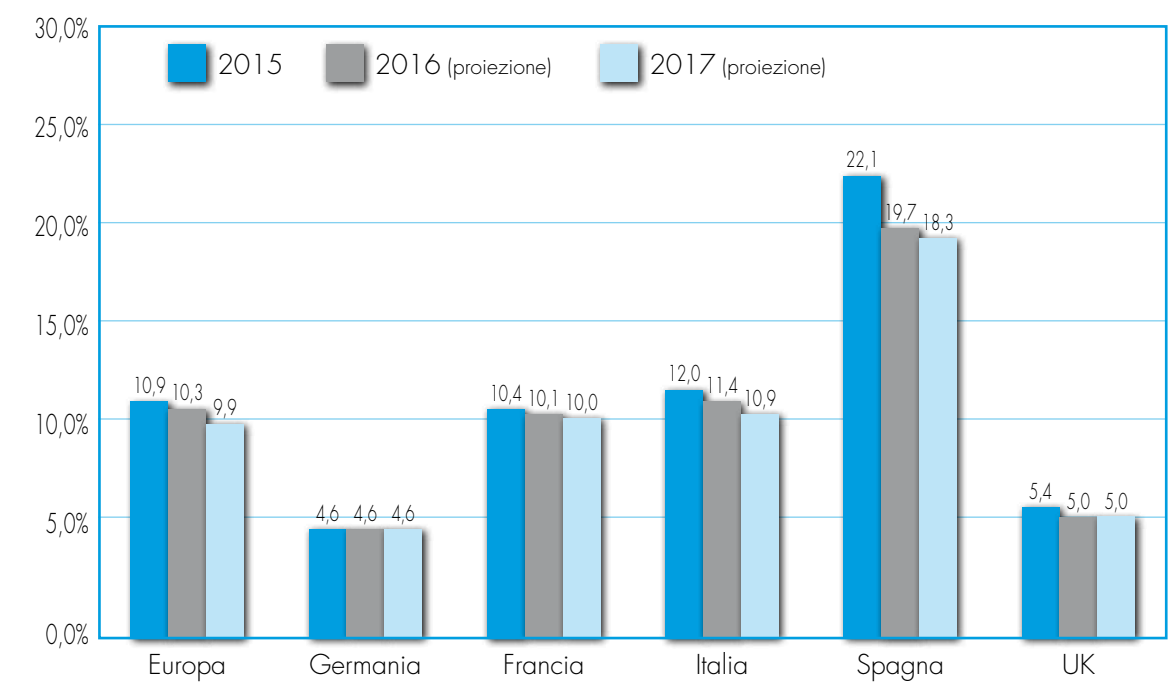
Fonte: IMF

**Grafico 4 - Andamento PIL EU**



Fonte: IMF

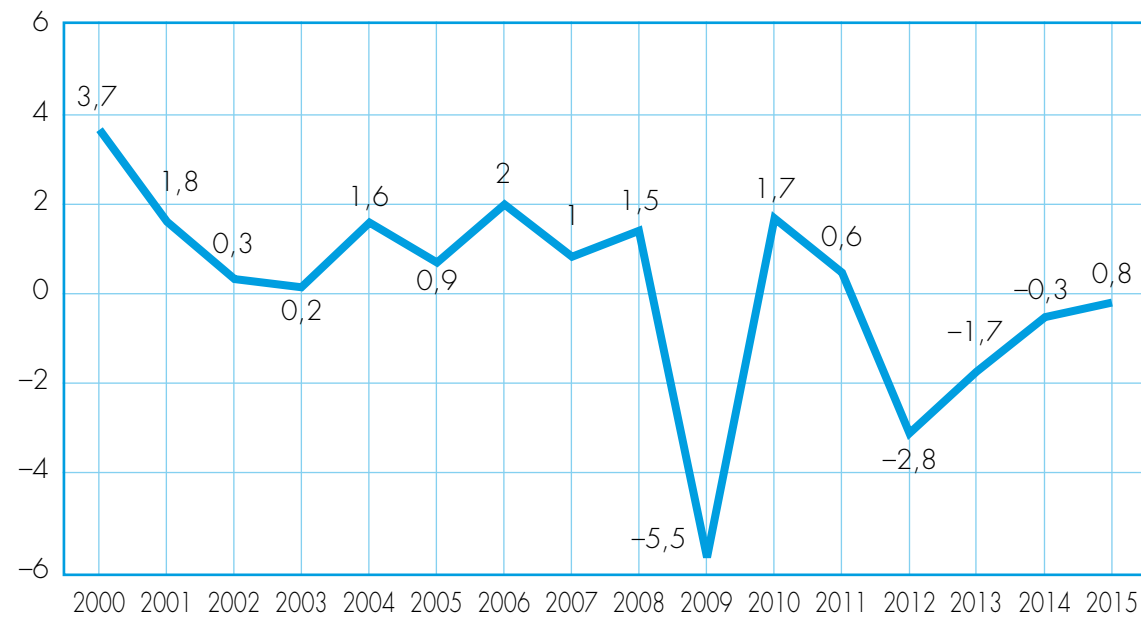
**Grafico 6 - Tasso di disoccupazione Europa %**



Fonte: IMF

In Italia la ripresa c'è stata, con una crescita del PIL di 0,8%, dopo tre anni di contrazione che avevano cumulato quasi cinque punti di prodotto interno lordo perso. Mentre la produzione industriale ha cavalcato questa ripresa, consentendo anche un recupero parziale dell'occupazione, l'inflazione è stata appena sopra lo zero, scontando una diminuzione a due cifre del prezzo dei carburanti.

**Grafico 7 - Andamento PIL Italia. Var %**



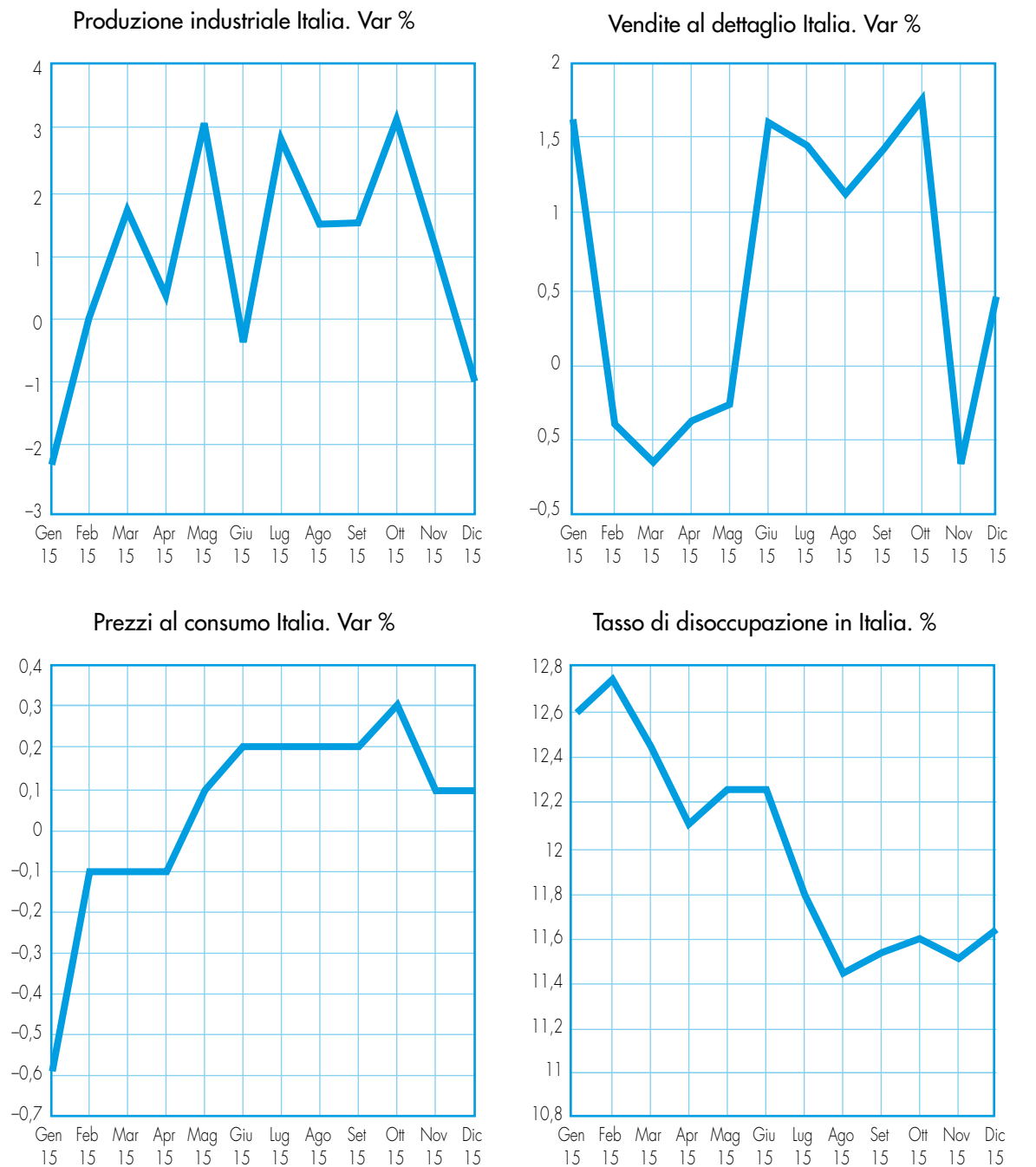
Fonte: Istat

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

	Var. 2015/2014
<b>PIL</b>	<b>+0,8%</b>
Spesa per consumi delle famiglie	+0,9%
Spese per consumi amministrazioni pubbliche	-0,7%
Investimenti fissi lordi	+0,8%
Esportazioni	+4,3%
Importazioni	+6,0%
Importazioni	+1,8%

Fonte: Banca d'Italia e Istat

**Grafico 8 - Indicatori vari Italia**



Fonte: Istat

**Tabella 2 – Variazione dei prezzi per tipologia di spesa in Italia. Variazioni %**

Tipologia di spesa	2015 vs 2014
Prodotti alimentari e bevande analcoliche	+1,1%
Bevande alcoliche e tabacchi	+2,7%
Abbigliamento e calzature	+0,4%
Abitazione, acqua, elettricità e combustibili	0%
Mobili, articoli e servizi per la casa	+0,4%
Servizi sanitari e spese per la salute	+0,4%
Trasporti	-2,7%
Acquisto automobile	+1,9%
Pneumatici	-0,3%
Ricambi	-0,3%
Benzina	-9,7%
Gasolio	-12,2%
Lubrificanti	+0,3%
Riparazioni mezzi di trasporto	+1,6%
Manutenzioni mezzi di trasporto	+0,7%
Assicurazioni mezzi di trasporto	-1,8%
Comunicazioni	-1,1%
Ricreazione, spettacoli e cultura	+0,2%
Istruzione	+1,7%
Servizi ricettivi e ristorazione	+1,3%
Altri beni e servizi	+0,2%
<b>Indice generale</b>	<b>+0,1%</b>

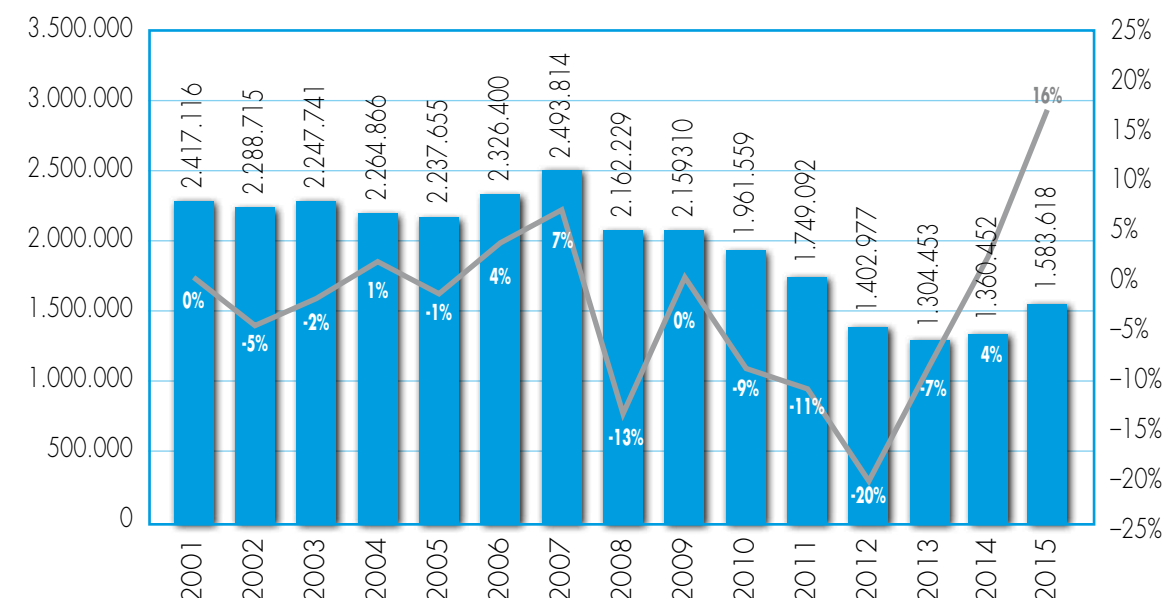
Fonte: Istat

Nel comparto automobilistico, le vendite di auto nuove hanno segnato un forte recupero per oltre 200.000 unità in più rispetto al 2014, arrivando poco sotto 1,6 milioni di immatricolazioni.

La domanda aggregata di auto, nuove e usate insieme, è ritornata quasi a 4,2 milioni di unità vendute, oltre 350.000 in più rispetto all'anno precedente.

In questo contesto favorevole, le immatricolazioni uso noleggio hanno fatto anche meglio della media del mercato, con un balzo in avanti del 18%, sostenuto sia dal rent-a-car, per soddisfare la domanda turistica legata all'Expo e alle vacanze, sia dal noleggio a lungo termine, molto attivo presso nuovi segmenti di clientela.

**Grafico 9 - Andamento immatricolazioni autovetture in Italia. 2001-2015**



Fonte: Unrae

**Tabella 3 - Immatricolazioni autovetture per alimentazione Italia %**

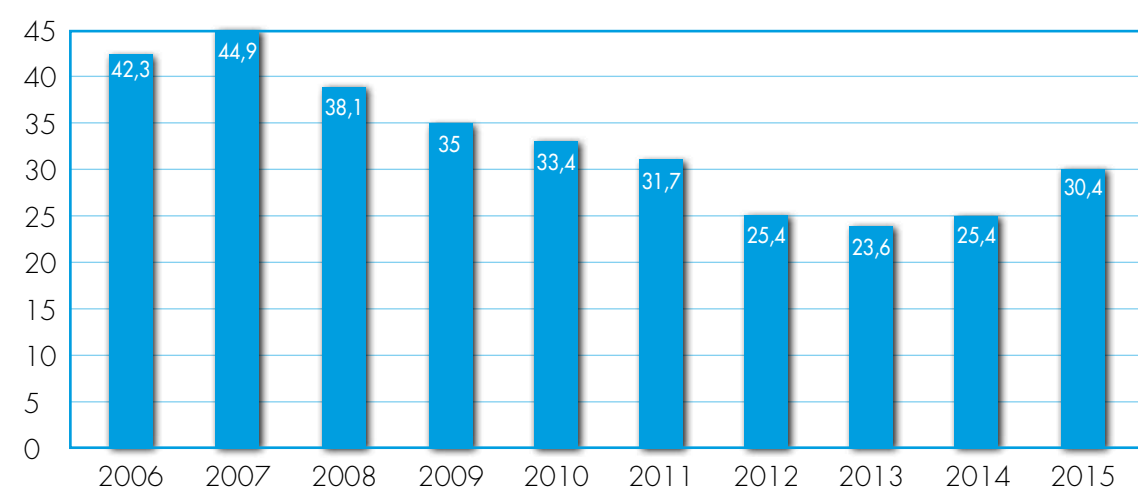
Alimentazione	2015	2014
Diesel	55,6%	55,2%
Benzina	31,1%	28,7%
GPL	7,6%	9,1%
Metano	4,0%	5,3%
Ibride	1,6%	1,6%
Elettrica e etanolo	0,1%	0,1%
<b>Totale</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fonte: Unrae

**Tabella 4 - Immatricolazioni autovetture per segmento. Italia. Dati percentuali**

Totale autovetture e fuoristrada	2015	2014
piccole (A)	17,8%	18,4%
utilitarie (B)	42,0%	41,8%
medie (C)	26,4%	25,8%
medie-superiori (D)	11,6%	11,7%
superiori (E)	1,9%	2,0%
alto di gamma (F)	0,3%	0,3%

Fonte: Unrae

**Grafico 10 - Mercato auto nuove 2006-2015 Italia. Valore al netto di incentivi. Dati in miliardi di euro**

Fonte: Fleet&amp;Mobility

**Tabella 5 - Mercato autovetture Italia per canale. Volume e valore**

Valore	2015	2014	Var %
Privati	18.444.138	15.292.289	20,6%
Società	5.718.926	5.146.283	11,1%
Noleggio	6.206.017	4.974.990	24,7%
Totale	30.369.081	25.413.562	19,5%
Volume	2015	2014	Var %
Privati	1.010.182	855.289	18,1%
Società	266.307	251.941	5,7%
Noleggio	313.902	264.207	18,8%
Totale	1.590.391	1.371.437	16,0%
Valore medio unitario	2015	2014	Var %
Privati	18.258	17.880	2,1%
Società	21.475	20.427	5,1%
Noleggio	19.771	18.830	5,0%
Totale	19.095	18.531	3,0%

Fonte: Fleet&amp;Mobility

**Tabella 6 - La domanda aggregata di automobili 2010-2015 Italia**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nuovo '000	1.962	1.749	1.411	1.311	1.371	1.575
var % vs anno prec.		-11%	-19%	-7%	5%	15%
Usato netto '000 (al netto di minivolture e Km 0)	2.699	2.670	2.453	2.419	2.454	2.605
Var % vs anno prec.		-1%	-8%	-1%	1%	6%
Totale vendite '000	4.661	4.419	3.864	3.730	3.825	4.180
Var % vs anno prec.		-5%	-13%	-3%	3%	9%

Fonte: elaborazioni Fleet&amp;Mobility su varie fonti

**Tabella 7 - Numero dei passeggeri nazionali e internazionali per aeroporto. 2015**

Aeroporto	2015	var % '15 vs '14	Quota 2015
Roma Fiumicino	40.231.175	5%	25,8%
Milano Malpensa	18.444.778	-1%	11,8%
Bergamo	10.396.212	19%	6,7%
Milano Linate	9.638.763	7%	6,2%
Venezia	8.729.353	3%	5,6%
Catania	7.091.640	-3%	4,5%
Bologna	6.857.829	5%	4,4%
Napoli	6.132.171	4%	3,9%
Roma Ciampino	5.802.877	16%	3,7%
Palermo	4.892.304	7%	3,1%
Pisa	4.792.441	3%	3,1%
Bari	3.954.290	8%	2,5%
Cagliari	3.712.558	2%	2,4%
Torino	3.654.812	7%	2,3%
Verona	2.570.573	-7%	1,6%
Firenze	2.408.159	8%	1,5%
Treviso	2.378.353	6%	1,5%
Lamezia	2.331.976	-3%	1,5%
Brindisi	2.246.874	4%	1,4%
Olbia	2.212.726	6%	1,4%
Alghero	1.676.183	3%	1,1%
Trapani	1.585.343	-1%	1,0%
Genova	1.353.623	8%	0,9%
Trieste	738.238	0%	0,5%
Pescara	610.185	10%	0,4%
Ancona	514.987	9%	0,3%
R. Calabria	490.804	-5%	0,3%
Perugia	269.742	32%	0,2%
Parma	185.168	-9%	0,1%
Cuneo	124.600	-47%	0,1%
Bolzano	26.936	-54%	0,0%
Brescia	2.923	-71%	0,0%
Foggia	1.422	-73%	0,0%
<b>Totale</b>	<b>156.060.018</b>	<b>4%</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: Elaborazione su dati Assoaeroporti

**Tabella 8 - Viaggi per tipologia. Valori x 1.000**

	2015	Var '15 vs '14	Quota %
Viaggi per vacanza	51.105	-7%	88%
Viaggi per lavoro	6.805	-16%	12%
<b>Totale viaggi</b>	<b>57.910</b>	<b>-8%</b>	<b>100%</b>

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

**Tabella 9 - Durata media viaggi per tipologia (numero di giorni)**

	2015	2014
Viaggi per vacanza	6,2	6,2
Viaggi per lavoro	3,4	3,2
<b>Totale viaggi</b>	<b>5,9</b>	<b>5,8</b>

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

**Tabella 10 - Organizzazione del viaggio (dati percentuali)**

2014	Viaggi per vacanza	Viaggi per lavoro	Totale viaggi
Prenotazione diretta	42,7	60,3	44,9
- di cui tramite internet	30,2	42,8	31,8
Prenotazione presso agenzia	7,1	9,1	7,3
Nessuna prenotazione	50,1	29,1	47,4
Non sa non risponde	0,2	1,6	0,3
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

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

**Tabella 11 - Viaggi per tipologia e destinazione (dati percentuali)**

2014	Viaggi per vacanza	Viaggi per lavoro	Totale viaggi
<b>ITALIA</b>	<b>80,0</b>	<b>77,6</b>	<b>79,7</b>
- Nord	38,6	38,7	38,6
- Centro	18,7	25,1	19,5
- Sud	22,7	13,8	21,6
<b>ESTERO</b>	<b>20</b>	<b>22,4</b>	<b>20,3</b>
- Paesi Unione Europea	12,8	14,9	13,1
- Altri Paesi Europei	3,7	3,1	3,6
- Resto del Mondo	3,5	4,4	3,6
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

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



# IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL 2015

## INDICATORI CHIAVE

Un anno partito sotto il segno di Expo, che poi è finito servendo i vacanzieri che hanno riscoperto le mete italiane, anche a causa di eventi che hanno reso meno sicure alcune destinazioni mediterranee.

L'altro forte driver della maggior domanda di noleggi rispetto al 2014 è stata la penetrazione del servizio di noleggio a lungo termine presso nuovi clienti, specialmente PMI, che ha determinato una fisiologica esigenza di vetture in pre-leasing, per le quali si ricorre al rent-a-car.

Questi i fattori che hanno fatto crescere il volume e il giro d'affari del noleggio, fino a superare la cifra di 1,1 miliardi di euro, record assoluto per questo Paese, che ha rappresentato il superamento, di slancio, del livello pre-crisi.

Nell'economia dei servizi, che sembra caratterizzare questo secolo, il noleggio a breve si afferma come una 'billion euro industry', nevralgica e strategica per la mobilità e dunque lo sviluppo moderno di ogni altra attività.

La spinta del turismo e del pre-leasing legato alla crescita della domanda di noleggio a lungo termine ha caratterizzato non poco la fisionomia del settore nel 2015. Innanzitutto, le durate più lunghe dei noleggi. Chi si muove per vacanza normalmente ha bisogno di tenere l'auto qualche giorno, se non addirittura una settimana. Le vetture prese poi in attesa che arrivi l'auto ordinata in noleggio a lungo termine hanno una durata che arriva fino a qualche mese.

Queste due fonti di business, che hanno trainato la crescita del noleggio nel 2015, ne hanno anche determinato un allungamento delle durate, che a sua volta spiega come mai a fronte di un volume complessivo aumentato dell'8% (a quasi 31 milioni di giorni di noleggio), il numero delle transazioni sia migliorato di quasi il 5%.

Anche il fatturato è cresciuto circa del 5%, proprio perché le dinamiche del prezzo favoriscono le durate più lunghe, che occupano i mezzi e generano minori costi di transazione, a cominciare da quelli legati alla presa e riconsegna dei veicoli. Non sfugga che questi utilizzi prolungati hanno consentito anche di spingere il tasso di utilizzo della flotta a un livello mai toccato prima, quasi il 78% del tempo.

Un altro effetto dell'aumento di domanda spinta da turisti e pre-leasing è stato l'aumento del valore delle auto immatricolate.

Questi clienti chiedono vetture mediamente più grandi e comode rispetto a chi deve fare uno spostamento di un giorno, che magari viaggia da solo e comunque con bagaglio leggero. Questa composizione più elevata degli acquisti avrebbe potuto generare anche un aumento nei prezzi del noleggio, che sono stati invece contenuti sia dalle durate più lunghe, come abbiamo visto, sia anche dal minore impatto di un problema che da anni affligge il settore, ossia i furti.

Grazie a nuove soluzioni tecnologicamente avanzate, il danno prodotto da questi eventi è stato ridotto di circa 2,5 milioni di euro, pari a un impatto sul fatturato di 0,2 punti percentuali meno del 2014, che ha ulteriormente aiutato gli operatori a diminuire il prezzo per giorno di noleggio (-2,2%) e di contenere l'incremento per singolo noleggio a un mero 0,6%.

**Tabella 12 - Indicatori chiave del noleggio a breve termine**

	2015	2014	var %
Fatturato	1.116.824.931	1.064.499.262	4,9%
Giorni di noleggio	30.912.393	28.633.995	8,0%
Numero di noleggi	4.577.793	4.362.347	4,9%
Durata media per noleggio - gg	6,8	6,6	2,9%
Fatturato per noleggio <sup>1</sup> (€)	231	230	0,6%
Fatturato per giorno di noleggio (€)	34,3	35,1	-2,2%
Fatturato per veicolo (€)	9.723	9.738	-0,2%
Utilizzo medio della flotta	77,7%	76,1%	+1,6 pp
Flotta media	108.975	103.085	5,7%
Immatricolazioni (auto e furgoni) <sup>2</sup>	94.287	77.756	21,3%
Occupati	1.835	1.643	11,7%
Punti vendita (stazioni di noleggio)	956	979	-2,3%

(1) L'indicatore fatturato per noleggio è calcolato dividendo il fatturato al netto della componente "altro fatturato" per il numero di noleggi. L'indicatore fatturato per giorno di noleggio è calcolato dividendo il fatturato al netto della componente "altro fatturato" per i giorni di noleggio. L'indicatore fatturato per veicolo è calcolato dividendo il fatturato al netto della componente "altro fatturato" 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.





Altro impatto importante è stato il maggior peso del turismo vacanziero, che ha richiesto un servizio accurato, a cui gli operatori hanno risposto positivamente, anche concentrando la struttura distributiva su un numero maggiore di stazioni dirette, a discapito di quelle indirette.

Ultimo, ma non meno importante, seppur contenuto nei valori, è il calo del fatturato originato da penali e addebiti al cliente. È anche questo un segnale favorevole, perché testimonia di un rapporto con il servizio sempre più attento e meno toccato da episodi non voluti (e presumibilmente non graditi) dal cliente né dagli operatori, il cui obiettivo è offrire delle esperienze di noleggio quanto più positive possibile.

## ANALISI DEL FATTURATO

**Tabella 13 - Distribuzione del fatturato per tipologia di servizio**

	2015	2014	var %
Fatturato totale	1.116.824.931	1.064.499.263	4,9%
- fatturato di base	790.191.425	761.949.793	3,7%
- fatturato su servizi accessori	269.386.772	241.870.720	11,4%
- altro fatturato	57.246.734	60.678.750	-5,7%

(1) Il fatturato di base è generato dalle seguenti voci: tempo + chilometri; oneri automobilistici; one way nazionale e internazionale; oneri aeroportuali, ferroviari, centro città, ecc., 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 e per gestione sinistri; servizi rifornimento carburante; franchigia danni e furto, al netto di note di credito a clienti

Il giro d'affari del noleggio base, ossia la vettura per un certo tempo e un tot di chilometri, con tutte le coperture e gli oneri fiscali e logistici, è cresciuto in modo significativo, ma non quanto i volumi. Infatti, il prezzo medio per giorno di noleggio, limitatamente a questa parte del servizio, segna una contrazione del 3,8%. È il segno di una forte ricerca di ottimizzazione e di una altrettanto forte pressione competitiva.

Di contro, è aumentato il fatturato generato dalla domanda di servizi accessori, non essenziali (coperture assicurative opzionali oppure la seconda guida o la consegna del veicolo in un posto diverso dall'origine del noleggio). È il segno molto positivo che la clientela è attenta a ricevere un confort maggiore, logistico e di sicurezza. Anche la componente del prezzo relativa a questi servizi mostra un incremento del 3,6%, passando da 8,4 euro per giorno di noleggio a 8,7 euro.

**Tabella 14 - Distribuzione del fatturato per tipologia di veicolo, location e canale**

	2015	2014	var %
Fatturato totale	1.116.824.931	1.064.499.263	4,9%
<b>Distribuzione per tipologia veicolo</b>			
- fatturato su vetture	1.066.529.940	1.015.680.857	5,0%
- fatturato su furgoni	50.294.991	48.818.405	3,0%
<b>Distribuzione per tipologia di location</b>			
- fatturato realizzato presso aeroporti	724.182.714	686.882.036	5,4%
- fatturato realizzato presso downtown	392.642.216	377.617.225	4,0%
<b>Distribuzione per tipologia di canale</b>			
- fatturato b2c (realizzato su clienti che noleggiavano direttamente)	369.563.642	342.711.723	7,8%
- fatturato b2b2c (realizzato su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, olta, ...)	384.325.153	370.123.756	3,8%
- fatturato b2b.1 (realizzato su attività di replacement)	100.758.561	92.352.883	9,1%
- fatturato b2b.2 (realizzato su convenzioni con aziende clienti)	262.177.574	259.310.897	1,1%



## ANALISI DEI VOLUMI

**Tabella 15 - Distribuzione dei giorni di noleggio per tipologia veicolo, location e canale**

	2015	2014	Var. %
Giorni di noleggio totali	30.912.393	28.633.995	8,0%
<b>Distribuzione per tipologia veicolo</b>			
- giorni di noleggio di vetture	29.795.367	27.596.088	8,0%
- giorni di noleggio di furgoni	1.117.026	1.037.907	7,6%
<b>Distribuzione per tipologia di location</b>			
- giorni realizzati presso aeroporti	18.887.790	17.277.503	9,3%
- giorni realizzati presso downtown	12.024.604	11.356.493	5,9%
<b>Distribuzione per tipologia di canale</b>			
- giorni b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	8.571.045	7.659.140	11,9%
- giorni b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, olta, ...)	11.187.154	10.406.802	7,5%
- giorni b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	3.820.195	3.344.613	14,2%
- giorni b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	7.334.001	7.223.441	1,5%

La domanda di noleggio per le vetture è cresciuta in maniera abbastanza equilibrata: più noleggi distribuiti su più giorni, tanto che la durata media di ogni noleggio è aumentata, ma non di molto.

Non si è replicato il medesimo fenomeno nei furgoni, dove la domanda di giorni di noleggio è aumentata in maniera significativa, ma concentrata su un numero di noleggi addirittura inferiore allo scorso anno. E infatti la durata media dei noleggi è aumentata di oltre il 12%.

**Tabella 16 - Distribuzione del numero dei noleggi per tipologia veicolo, location e canale**

	2015	2014	Var. %
Numero dei noleggi totali	4.577.793	4.362.347	4,9%
<b>Distribuzione per tipologia veicolo</b>			
- noleggi di vetture	4.410.378	4.187.680	5,3%
- noleggi di furgoni	167.415	174.667	-4,2%
<b>Distribuzione per tipologia di location</b>			
- noleggi realizzati presso aeroporti	3.090.430	2.923.518	5,7%
- noleggi realizzati presso downtown	1.487.363	1.438.829	3,4%
<b>Distribuzione per tipologia di canale</b>			
- noleggi b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	1.489.293	1.382.227	7,7%
- noleggi b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, olta, ...)	1.631.876	1.537.087	6,2%
- noleggi b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	305.721	287.799	6,2%
- noleggi b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	1.150.903	1.155.234	-0,4%

Relativamente alla location dove si noleggiavano i veicoli, l'incremento dei volumi è stato significativo sia nelle stazioni di città sia negli aeroporti, anche se qui la crescita è più elevata. La domanda turistica ha evidentemente spinto i noleggi presso gli aeroporti, chiedendo anche di tenere l'auto per una durata più lunga rispetto allo scorso anno, cosa che ha generato un aumento di giorni di noleggio superiore al 9%. Nelle città è andata bene, seppur con indici di incremento più contenuti.



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

	2015	2014	Var. %
Durata media per noleggio	6,8	6,6	2,9%
<b>Distribuzione per tipologia veicolo</b>			
- di cui durata media per noleggio di vetture	6,8	6,6	2,5%
- di cui durata media per noleggio di furgoni	6,7	5,9	12,3%
<b>Distribuzione per tipologia di location</b>			
- di cui durata media per noleggio presso aeroporti	6,1	5,9	3,4%
- di cui durata media per noleggio presso downtown	8,1	7,9	2,4%
<b>Distribuzione per tipologia di canale</b>			
- di cui durata media per noleggi b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	5,8	5,5	3,9%
- di cui durata media per noleggi b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, olta, ...)	6,9	6,8	1,3%
- di cui durata media per noleggi b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	12,5	11,6	7,5%
- di cui durata media per noleggi b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	6,4	6,3	1,9%

Anche l'analisi dei canali distributivi mostra l'effetto positivo della domanda turistica, che ha spinto in alto il numero dei noleggi e ancor di più i giorni, allungando significativamente la durata dei noleggi. Il fenomeno è stato particolarmente elevato presso la clientela indipendente, non organizzata da tour operator e altri intermediari.

Discorso a parte vale per i noleggi originati dalla domanda degli operatori del NLT, che hanno aumentato molto la richiesta di locazione, ma ancor di più la durata media, che ha portato i giorni di noleggio a un incremento a doppia cifra, oltre il 14%. Evidentemente, la crescita dei contratti di NLT presso nuovi clienti ha generato una domanda importante di vetture cosiddette in pre-leasing, ossia fornite al cliente per alcune settimane o mesi, in attesa che arrivi la vettura ordinata.

## IL CLIENTE

**Tabella 18 - Distribuzione del numero dei noleggi per età e nazionalità**

	2015	2014
<b>Distribuzione per età</b>		
- noleggi a clienti con età da 18 a 35 anni	22%	23%
- noleggi a clienti con età da 36 a 55 anni	58%	56%
- noleggi a clienti con età oltre i 55 anni	20%	22%
<b>Distribuzione per nazionalità</b>		
- noleggi a clienti di nazionalità italiana	52%	54%
- noleggi a clienti di nazionalità europea	30%	29%
- noleggi a clienti di nazionalità americana	6%	5%
- noleggi a clienti di altra nazionalità	12%	12%

Il profilo del cliente non si modifica in maniera sostanziale da un anno all'altro, però alcune variazioni si osservano e sono significative.

La fascia d'età 35-55, che già copriva oltre la metà dei noleggi, è cresciuta ancora toccando la quota del 58% e assorbendo sia dai più giovani sia dai più adulti.

In termini di provenienza geografica, si nota il maggior peso degli stranieri provenienti dall'Europa e dal Nord-America, segno di una domanda turistica che ha preferito il Bel Paese ad altre mete mediterranee, anche spinta da motivi legati alla sicurezza.



## ANALISI DELLA FLOTTA

**Tabella 19 - Distribuzione della flotta media per tipologia di veicolo**

	2015	2014	Var. %
Flotta media	108.975	103.085	5,7%
- di cui vetture	104.410	98.581	5,9%
- di cui furgoni	4.565	4.504	1,4%

Per soddisfare una domanda cresciuta dell'8% (giorni di noleggio) occorre più mezzi. Così anche la flotta è aumentata, seppur non dello stesso tasso dei volumi. Segno che gli operatori hanno saputo utilizzare meglio questo fattore essenziale della produzione.

Adirittura nei furgoni questa ottimizzazione è particolarmente evidente, visto che a fronte di un incremento di giorni del 7,6% è stato sufficiente aumentare dell'1,4% la disponibilità di mezzi.

Ma ciò è stato possibile anche grazie al fatto che, come si è visto, il maggior volume di giorni è stato concentrato su meno noleggi di durata molto più lunga.

**Tabella 20 - Inflottato**

	2015	2014	Var. %
Inflottato	128.390	120.476	6,6%

**Tabella 21 - Distribuzione della flotta media vetture per segmento**

	2015	2014
- di cui segmento A – piccole	23%	17%
- di cui segmento B – utilitarie	32%	35%
- di cui segmento C – medie	24%	26%
- di cui segmento D – medie-superiori	14%	13%
- di cui segmento E – superiori	5%	6%
- di cui segmento F – alto di gamma	2%	3%

La composizione della flotta vetture ha subito due aggiustamenti nel corso del 2015.

Nella fascia medio-bassa, c'è stato un rafforzamento delle piccole (la cui penetrazione è aumentata di 6 punti percentuali) a scapito delle utilitarie (meno 3 punti) e delle medie (meno 2 punti). Stesso fenomeno si è verificato nella fascia medio-alta, dove sempre le auto di segmento inferiore (in questo caso le medie-superiori, gruppo D) hanno guadagnato un punto di penetrazione nella flotta, erodendolo alle vetture di fascia più alta. Segno che alla pressione competitiva sui prezzi è stato opportuno rispondere con altrettanta ottimizzazione dei modelli disponibili.

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

Mesi	2015	2014
Permanenza di vetture in flotta	9,2	9,4
Permanenza di furgoni in flotta	19,8	19,4

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

	2015	2014	var %
Flotta di picco massimo	144.787	143.058	1,2%
- di cui vetture	140.636	138.255	1,7%
- di cui furgoni	4.151	4.803	-13,6%


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

	2015	2014	var %
Flotta di picco minimo	63.569	66.711	-4,7%
- di cui vetture	60.060	62.443	-3,8%
- di cui furgoni	3.509	4.268	-17,8%

La gestione della flotta nel corso del 2015 è stata molto accurata, per far fronte ai volumi di domanda senza incrementare i costi. Questo ha consentito anche di operare con una flotta appena superiore (nel picco massimo) rispetto a quella dell'anno precedente, gestendo però un volume di giorni ben maggiore.

## UTILIZZO

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

	2015	2014	Var. %
Utilizzo medio della flotta	77,7%	76,1%	+1,6 pp
- utilizzo medio della flotta vetture	78,2%	76,7%	+1,5 pp
- utilizzo medio della flotta furgoni	67,0%	63,1%	+3,9 pp

Aumentare di due punti l'utilizzo della flotta è stato un ennesimo segno di come il sistema del noleggio sia sempre più sofisticato nel suo funzionamento. Ma certamente l'allungamento delle durate ha aiutato, e non poco, nel processo di ottimizzazione, soprattutto per i furgoni.

## IMMATRICOLAZIONI E ACQUISIZIONI

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

	2015	2014	var %
Immatricolazioni	94.287	77.756	21,3%
- di cui vetture	92.017	76.146	20,8%
- di cui furgoni	2.270	1.610	41,0%
Valore delle immatricolazioni (euro)	1.465.464.351	1.149.818.505	27,5%
- di cui vetture	1.414.615.031	1.121.285.023	26,2%
- di cui furgoni	50.849.320	28.533.482	78,2%
Valore medio delle immatricolazioni (euro)	15.543	14.788	5,1%
- di cui vetture	15.373	14.725	4,4%
- di cui furgoni	22.401	17.723	26,4%

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

	2015	2014	var %
Veicoli acquisiti in noleggio o leasing	44.668	40.316	10,8%
- di cui vetture	43.430	40.039	8,5%
- di cui furgoni	1.238	277	346,9%

Acquisire circa 20.000 vetture (tra acquisti e altre forme di acquisizione) più dell'anno precedente è stata la risposta dei noleggiatori all'incremento di domanda, inizialmente attesa dai visitatori dell'Expo, ma poi arrivata anche dalla congiuntura turistica estiva.

Oltre all'incremento di quasi il 17% in volume, emerge anche un innalzamento del valore medio delle auto, almeno di quelle acquistate direttamente, passato da 14.725 a 15.373 euro (il 5% in più). Si tratta di un fenomeno in linea con la maggior domanda turistica, che in genere chiede vetture più capienti per passeggeri e bagagli. Anche la crescita della domanda business per replacement ha spinto in questa direzione.

Come evidenziato dalle durate più lunghe, è aumentata la domanda di pre-leasing, che ovviamente si orienta su vetture medio-grandi. Il fatto che la composizione della flotta media indichi un incremento delle piccole si spiega col fatto che proprio le vetture di



fascia bassa sono spesso oggetto di forniture indirette, attraverso il cosiddetto rent-to-rent, che non dà luogo ad acquisti da parte degli operatori.

Per quanto riguarda i furgoni, nonostante la flotta sia rimasta pressoché stabile, si registra un forte rinnovamento, che ha interessato oltre i tre quarti della flotta media circolante. Evidentemente la ripresa del ciclo economico ha indotto gli operatori a cambiare i veicoli, in favore di mezzi meglio equipaggiati e più confortevoli. Questa analisi trova conferma pure nel valore medio delle immatricolazioni, cresciuto di oltre 1/4 rispetto all'anno precedente.

## PUNTI VENDITA

**Tabella 28 - Punti vendita**

	2015	2014	var %
Punti vendita	956	980	-2,4%

**Tabella 29 - Distribuzione di punti vendita per tipologia di operatore e location**

	2015	2014	var %
Punti vendita	956	980	-2,4%
<b>Distribuzione dei punti vendita per tipologia operatore</b>			
- di cui della rete diretta	494	478	3,3%
- di cui della rete indiretta	462	501	-7,8%
<b>Distribuzione dei punti vendita per tipologia location</b>			
- di cui presso aeroporti	218	232	-6,0%
- di cui presso downtown	738	748	-1,3%

La rete distributiva è stata oggetto di una rivisitazione accurata da parte degli operatori. In generale, la maggior domanda è stata servita attraverso un minor numero di stazioni di noleggio, 956 rispetto alle 980 del 2014.

Ma dentro questo dato c'è un rafforzamento delle stazioni governate direttamente dagli operatori, a fronte di un contenimento delle stazioni affidate alla rete indiretta.

Questo risponde a una precisa politica di incremento del livello di qualità verso il cliente finale, che passa per un controllo attento degli standard di servizio.

## FURTI E APPROPRIAZIONI INDEBITE

**Tabella 30 - Furti e appropriazioni indebite**

	2015	2014	var %
Totale Furti	1.238	1.342	-7,7%
- di cui vetture	1.213	1.324	-8,4%
- di cui furgoni	25	18	38,9%
Furti veicoli su flotta media	1,1%	1,3%	-12,7%
Furti vetture su flotta media vetture	1,2%	1,3%	-13,5%
Furti furgoni su flotta media furgoni	0,5%	0,4%	37,0%
Furti veicoli su 100.000 giorni di noleggio di veicoli	4,0	4,7	-14,5%
Furti vetture su 100.000 giorni di noleggio di vetture	4,1	4,8	-15,1%
Furti furgoni su 100.000 giorni di noleggio di furgoni	2,2	1,7	29,1%
Veicoli recuperati da furti	488	335	45,7%
Veicoli rubati e non recuperati	750	1.007	-25,5%
Appropriazioni indebite	151	283	-46,6%
- di cui appropriazioni indebite vetture	146	279	-47,7%
- di cui appropriazioni indebite furgoni	5	4	25,0%
Appopr. indebite veicoli su flotta media	0,14%	0,27%	-49,5%
Appopr. indebite vetture su flotta media vetture	0,14%	0,28%	-50,6%
Appopr. indebite furgoni su flotta media furgoni	0,11%	0,09%	23,3%
Appropriazioni indebite veicoli su 100.000 noleggi veicoli	3,3	6,5	-49,2%
Appropriazioni indebite vetture su 100.000 noleggi vetture	3,3	6,7	-50,3%
Appropriazioni indebite furgoni su 100.000 noleggi furgoni	3,0	2,3	30,4%
Veicoli recuperati da appropriazioni indebite	140	144	-2,8%
Veicoli non recuperati da appropriaz.indebite	11	139	-92,1%
Danno da furti (euro)	8.517.863	11.024.480	-22,7%
Danno dei furti sul fatturato	0,8%	1,0%	-26,4%





Le vetture sono state esposte al rischio del furto per 2,2 milioni di giorni in più che nel 2014.

Nonostante il maggior rischio, il numero dei furti è diminuito sensibilmente, sia in valore assoluto (di oltre 100 episodi), sia in proporzione al numero dei giorni di noleggio (il 15% in meno). Questo è un successo da attribuire in buona parte alle nuove tecnologie installate sui veicoli, che hanno protetto dal furto e – ancor più – hanno consentito il recupero in caso di furto.

Questo indicatore è aumentato complessivamente (auto e furgoni) di quasi il 46%, contribuendo a ridurre di 1/4 il numero effettivo dei “furti non recuperati”.

I danni da furti, in valore assoluto, sono scesi da 11 milioni a 8,5 milioni di euro, con un miglioramento superiore al 26%, se rapportato al giro d'affari. Un miglioramento ancora maggiore si è registrato per le appropriazioni indebite, diminuite quasi della metà.

Per i furgoni, se è vero che c'è stato un aumento dei furti, probabilmente legato ai nuovi mezzi immessi in flotta, più appetibili, va anche ricordato che il tasso di incidenza resta su un livello molto inferiore rispetto alle auto.

## INDICATORI CHIAVE AEROPORTI E DOWNTOWN

**Tabella 31 - Indicatori chiave per tipologia di location**

2015	Aeroporti	Downtown	% APT	% DT
Fatturato	724.182.714	392.642.216	65%	35%
Giorni noleggio	18.887.790	12.024.604	61%	39%
Numeri noleggio	3.090.430	1.487.363	68%	32%
Durata	6,1	8,1		

**Tabella 32 - Indicatori chiave aeroporti e downtown**

Aeroporti	2015	2014	var %
Fatturato	724.182.714	686.882.036	5,4%
Numero di noleggi	3.090.430	2.923.518	5,7%
Giorni di noleggio	18.887.790	17.277.503	9,3%
Durata noleggio	6,1	5,9	3,4%
Downtown	2015	2014	var %
Fatturato	392.642.216	377.617.225	4,0%
Numero di noleggi	1.487.363	1.438.829	3,4%
Giorni di noleggio	12.024.604	11.356.493	5,9%
Durata noleggio	8,1	7,9	2,4%

**Tabella 33 - Quota fatturato, giorni e numero di noleggi per tipologia di location**

	APT		Downtown	
	2015	2014	2015	2014
Fatturato	65%	65%	35%	35%
N° noleggi	68%	67%	32%	33%
Giorni di noleggio	61%	60%	39%	40%
Stazioni	23%	24%	77%	76%

Aumenta ancora il peso strategico degli aeroporti. Pur rimanendo la quota di giro d'affari sui livelli dello scorso anno (comunque alta, quasi a 2/3), dobbiamo osservare come questa sia generata da un numero di stazioni che pesa ancor meno del 2014 sul totale dei punti vendita fisici.



Il fatturato per stazione vede quelle aeroportuali a 3,3 milioni di euro, mentre le altre stazioni sono appena sopra il mezzo milione di euro ciascuna, in un rapporto superiore a 6 a 1.

## INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DI VETTURE

**Tabella 34 - Indicatori chiave business vetture**

	2015	2014	var %
Fatturato	1.066.529.940	1.015.680.857	5,0%
Giorni noleggio	29.795.367	27.596.088	8,0%
Flotta media	104.410	98.581	5,9%
Utilizzo	78,2%	76,7%	+1,5 pp
Numero noleggi	4.410.378	4.187.680	5,3%
Durata (giorni)	6,8	6,6	2,5%
Flotta di picco massimo	140.636	138.255	1,7%
Flotta di picco minimo	60.060	62.443	-3,8%
Vetture acquisite in leasing o noleggio	43.430	40.039	8,5%
Immatricolazioni	92.017	76.146	20,8%
Valore medio immatricolazioni	15.373	14.725	4,4%
Furti	1.213	1.324	-8,4%
Appropriazioni indebite	146	279	-47,7%

## INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DI FURGONI

**Tabella 35 - Indicatori chiave business furgoni**

	2015	2014	var %
Fatturato	50.294.991	48.818.405	3,0%
Giorni noleggio	1.117.026	1.037.907	7,6%
Flotta media	4.565	4.504	1,4%
Utilizzo	67,0%	63,1%	+3,9 pp
Numero noleggi	167.415	174.667	-4,2%
Durata (giorni)	6,7	5,9	12,3%
Flotta di picco massimo	4.151	4.803	-13,6%
Flotta di picco minimo	3.509	4.268	-17,8%
Veicoli acquistati in leasing o noleggio	1.238	277	346,9%
Immatricolazioni	2.270	1.610	41,0%
Valore medio immatricolazioni	22.401	17.723	26,4%
Furti	25	18	38,9%
Appropriazioni indebite	5	4	25,0%

La domanda di noleggio di furgoni è un indice legato alla ripresa dell'economia. Ma nel 2015 c'è anche stato l'avvio di un impegno strategico degli operatori in questa parte del business, che molto probabilmente si risconterà anche nell'anno in corso.



## INDICATORI CHIAVE PER TIPOLOGIA DI CANALE

**Tabella 36 - Indicatori chiave per tipologia di canale 2015. Valori assoluti**

2014	b2c	b2b2c	b2b.1 (replacement)	b2b.2 (convenzioni con aziende clienti)
Fatturato	369.563.642	384.325.153	100.758.561	262.177.574
Giorni noleggio	8.571.045	11.187.154	3.820.195	7.334.001
Numeri noleggio	1.489.293	1.631.876	305.721	1.150.903
Durata	5,8	6,9	12,5	6,4

**Tabella 37 - Indicatori chiave per tipologia di canale 2015. Valori percentuali**

2014	b2c	b2b2c	b2b.1 (replacement)	b2b.2 (convenzioni con aziende clienti)
Fatturato	33%	34%	9%	24%
Giorni noleggio	28%	36%	12%	24%
Numeri noleggio	32%	36%	7%	25%

**Tabella 38 - Indicatori chiave per tipologia di canale**

B2C - clienti che noleggiavano direttamente	2015	2014	var %
Fatturato	369.563.642	342.711.723	7,8%
Numero di noleggi	1.489.293	1.382.227	7,7%
Giorni di noleggio	8.571.045	7.659.140	11,9%
Durata noleggio	5,8	5,5	3,9%
B2B2C clienti che prenotano attr. intermediari	2015	2014	var %
Fatturato	384.325.153	370.123.756	3,8%
Numero di noleggi	1.631.876	1.537.087	6,2%
Giorni di noleggio	11.187.154	10.406.802	7,5%
Durata noleggio	6,9	6,8	1,3%
B2B.1 - attività di replacement	2015	2014	var %
Fatturato	100.758.561	92.352.883	9,1%
Numero di noleggi	305.721	287.799	6,2%
Giorni di noleggio	3.820.195	3.344.613	14,2%
Durata noleggio	12,5	11,6	7,5%
B2B.2 - convenzioni con aziende clienti	2015	2014	var %
Fatturato	262.177.574	259.310.897	1,1%
Numero di noleggi	1.150.903	1.155.234	-0,4%
Giorni di noleggio	7.334.001	7.223.441	1,5%
Durata noleggio	6,4	6,3	1,9%

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

Canale	Fatturato		N° noleggi		Giorni	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
B2C	33%	32%	33%	32%	28%	27%
B2B2C	34%	35%	36%	35%	36%	36%
B2B.1 (replacement)	9%	9%	7%	7%	12%	12%
B2B.2 (convenzioni con aziende clienti)	23%	24%	25%	26%	24%	25%
<b>Totale</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Il volume di noleggio gestito direttamente dagli operatori rent-a-car è rimasto al 52% come nel 2014, a una quota di fatturato pari al 56%, segno che questi riescono a vendere meglio il servizio, agendo meno sulla leva prezzo ovvero coprendo una domanda più orientata su durate non troppo lunghe (come è il caso invece del replacement).

Tuttavia, la quota comunque significativa di business che viene intermediata deve essere letta positivamente. È normale che i canali commerciali di vendita si moltiplichino, anche e soprattutto grazie alla diffusione delle offerte on-line da parte di altri operatori.

Il fatto che in tale contesto essi ricorrano all'autonoleggio operato dalle imprese di rent-a-car non fa che confermare due cose: nessun altro è in grado di offrire il medesimo livello di servizio (inclusa la copertura territoriale) e nessun altro è in grado di operare il servizio a costi e prezzi migliori.

## IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2015

### INDICATORI CHIAVE

Il noleggio a lungo termine nel 2015 ha aumentato la spinta propulsiva che già aveva mostrato l'anno precedente, chiudendo con quasi 40.000 veicoli in più in flotta circolante, pari a un incremento sul 2014 superiore al 7%.

Bisogna tornare indietro di dieci anni per ritrovare un simile incremento nei volumi di veicoli che le imprese hanno deciso di acquisire in NLT (noleggio a lungo termine), con la differenza non marginale che adesso non di sole imprese si tratta. Queste infatti, pur rimanendo ancora la principale fonte di business del long term, non sono più le uniche realtà ad apprezzarne i vantaggi. Nelle quasi 600.000 unità che il settore del NLT dà in locazione e gestisce, una parte incrementale significativa proviene da aziende piccole e piccolissime, professionisti con partita IVA, ma, in particolare, anche da un numero non più simbolico di privati, ossia clienti con codice fiscale, che noleggiavano l'auto per loro uso privato e personale, ossia non lavorativo.

Dunque il 2015 ha sancito definitivamente che il NLT non solo è una formula conveniente anche per clienti che non possiedono una flotta, ma che i noleggiatori sono stabilmente in grado di intercettare questi nuovi segmenti di domanda. I risultati conseguiti sono stati ovviamente il frutto di più anni di impegno, nei quali gli operatori hanno costruito per questa clientela un sistema distributivo specifico, che si pone come riferimento non solo per il NLT, ma per l'intero comparto automotive. Se, infatti, le strategie commerciali devono essere customer centric, è indubbio che tutti gli operatori debbano porsi di fronte alla migliore ricetta fin qui realizzata per rispondere al meglio alle esigenze di una particolare fascia di clientela.

A tal proposito, è significativo l'aumento delle immatricolazioni di autovetture e veicoli commerciali, che ha sfiorato il 16%, mentre per le sole vetture l'incremento è stato di oltre il 18%, passando da 164mila auto acquistate nel 2014 alle quasi 194mila del 2015, con un balzo in avanti di 30.000 unità. Il solo NLT è arrivato quindi a rappresentare oltre il 12% dell'intero mercato delle auto nuove in volume; e questo risultato si verifica dopo gli anni difficili della crisi, durante la quale sono state le immatricolazioni a uso noleggio – a lungo termine in particolare – a impedire che il mercato auto nazionale scendesse sotto 1,3 milioni di unità e 23 miliardi di euro in valore.

**Tabella 40 - Indicatori chiave del noleggio a lungo termine**

	2015	2014	2013	2012	2011	Var % '15/'14	Cagr '11/'15
Fatturato da contratti di noleggio incluso prelease (mln)	4.291	4.047	4030	3.914	3.844	6,0%	2,8%
Fatturato da rivendita usato (mln)	1.594	1.406	1.224	1.218	1.092	13,4%	9,9%
Fatturato totale (mln)	5.885	5.453	5.254	5.132	4.936	7,9%	4,5%
Veicoli in noleggio a fine anno	585.285	546.047	529.839	526.822	524.160	7,2%	2,8%
Flotta media in noleggio a lungo termine	565.666	537.943	528.330	525.491	518.789	5,2%	2,2%
Fatturato medio/mese da contratti di noleggio*	625	621	630	614	610	0,7%	0,6%
Immatricolazioni (auto VCL, altro)	222.832	192.610	152.425	164.791	184.953	15,7%	4,8%
<b>Totale veicoli venduti a fine anno</b>	<b>183.148</b>	<b>162.927</b>	<b>138.022</b>	<b>164.319</b>	<b>156.341</b>	<b>12,4%</b>	<b>4,0%</b>

\*Escluso prelease (calcolato su flotta media)

## ANALISI DEL FATTURATO

Aumentare di oltre 400 milioni di euro il giro d'affari in un solo anno, passando da 5,45 a 5,89 miliardi di euro (quasi 8 punti percentuali di crescita), non è avvenimento che sia ricorso di frequente nella storia del settore. Il NLT ha impiegato tre anni, dal 2011 al 2014, per crescere di mezzo miliardo.

L'incremento è stato determinato principalmente dalla componente noleggio, anche se comunque i maggiori volumi di usato in scadenza hanno prodotto un fatturato aggiuntivo non marginale. Il giro d'affari legato al pre-leasing (ossia le vetture date al cliente per alcune settimane o mesi, in attesa che arrivi quella ordinata dalla fabbrica) non è elevato, ma la crescita di oltre il 17% è di per sé indicativo dell'acquisizione di nuova clientela, che non aveva già in uso una vettura in NLT, a volte con necessità di poter disporre di una vettura in tempi brevissimi.

Sono state le autovetture a determinare l'incremento di giro d'affari del noleggio, con oltre 200 milioni in più rispetto all'anno precedente. I veicoli commerciali hanno segnato un incremento del 4%, arrivando a 716 milioni di fatturato; frutto delle politiche degli operatori, più attente alle esigenze specifiche dei clienti che utilizzano i mezzi per distribuzione nel medio/corto raggio ovvero per assistenza tecnica e che pertanto richiedono un servizio mirato.

**Tabella 41 - Distribuzione del fatturato per tipologia di attività**

	2015		2014		2013		Var '15/'14
	Mln €	Mix %	Mln €	Mix %	Mln €	Mix %	
Fatturato da contratti di noleggio	4.245	72,1%	4.008	73,5%	3.996	76,1%	5,9%
Fatturato da attività di preleasing	46	0,8%	39	0,7%	34	0,6%	17,3%
Fatturato da rivendita usato	1.594	27,1%	1.406	25,8%	1.224	23,3%	13,4%
<b>Fatturato totale</b>	<b>5.885</b>	<b>100%</b>	<b>5.453</b>	<b>100%</b>	<b>5.254</b>	<b>100%</b>	<b>7,9%</b>

**Tabella 42 - Distribuzione del fatturato per tipologia di attività - Trend. Milioni di euro**

Fatturato	2015	2014	2013	2012	2011	Cagr '11/'15
Fatturato da contratti di noleggio	4.245	4.008	3.996	3.873	3.795	2,8%
Fatturato da attività di preleasing	46	39	34	41	49	-1,7%
Fatturato da rivendita usato	1.594	1.406	1.224	1.218	1.092	9,9%
<b>Fatturato totale</b>	<b>5.885</b>	<b>5.453</b>	<b>5.254</b>	<b>5.133</b>	<b>4.936</b>	<b>4,5%</b>

**Tabella 43 - Distribuzione del fatturato da contratti di noleggio per tipologia di veicolo**

	2015		2014		2013		Var '15/'14
	Mln €	Mix %	Mln €	Mix %	Mln €	Mix %	
Vetture	3.525	83,0%	3.315	82,7%	3269	81,8%	6,3%
VCL	716	16,9%	688	17,2%	713	17,8%	4,0%
Altro	5	0,1%	5	0,1%	15	0,4%	-7,4%
<b>Fatturato da contratti di noleggio</b>	<b>4.245</b>	<b>100%</b>	<b>4.008</b>	<b>100%</b>	<b>3.996</b>	<b>100%</b>	<b>5,9%</b>

**Tabella 44 - Distribuzione del fatturato da contratti di noleggio per tipologia di veicolo - Trend**

Fatturato	2015	2014	2013	2012	2011	Cagr '11/'15
Vetture	3.525	3.315	3.269	3.188	3.177	2,6%
VCL	716	688	713	678	599	4,5%
Altro	5	5	15	7	18	-28,8%
<b>Fatturato da contratti di noleggio</b>	<b>4.245</b>	<b>4.008</b>	<b>3.996</b>	<b>3.873</b>	<b>3.795</b>	<b>2,8%</b>

## ANALISI DELLA FLOTTA

La performance registrata dal noleggio a lungo termine sui volumi gestiti è molto indicativa del momento storico che il settore sta attraversando e delle strategie di sviluppo che gli operatori stanno perseguendo da alcuni anni.

Aumentare in un solo anno da 546 a 585mila veicoli gestiti, ossia aggiungere 40.000 unità alla flotta esistente, non è archiviabile esclusivamente come una "buona annata", frutto di congiunture favorevoli e attenzione alle opportunità. Abbiamo già ricordato come dal 2005 il NLT non registrava un incremento simile. Osservando la storia recente, emerge anche che negli anni 2009 e 2010 il parco veicoli era addirittura diminuito. Questo perché, dopo aver ben penetrato il segmento delle flotte medio-grandi, il NLT ha dovuto fronteggiare le politiche di contenimento dei costi della clientela, che sono state vissute anche con la riduzione dei veicoli in flotta, con conseguente minor domanda di NLT.

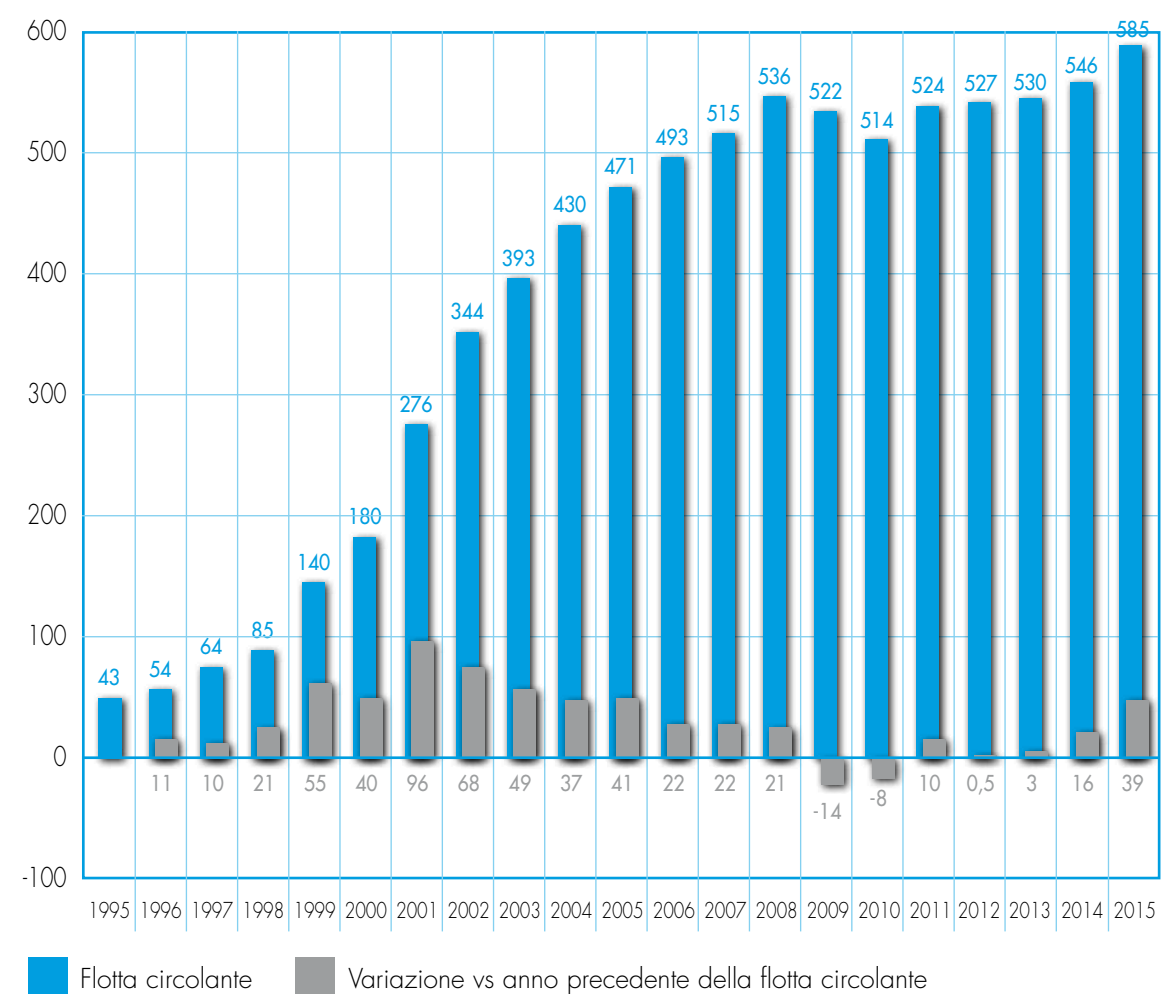
E' stato proprio in quegli anni difficili che gli operatori hanno segnato la strategia che - nel giro di alcuni anni - li avrebbe portati a servire con successo un segmento nuovo di clientela, quello delle flotte piccole e piccolissime, delle ditte individuali e dei professionisti con partita IVA. E negli ultimi anni si stanno affacciando anche i privati a questo nuovo e moderno sistema di gestione dell'auto. Non è improbabile che nei prossimi anni si assista a una nuova dinamica della curva di sviluppo del prodotto, come già era accaduto alla fine del secolo scorso, grazie alla già avviata e progressiva penetrazione dei nuovi target.

Entrando nello specifico dei diversi veicoli, registriamo che le vetture hanno prodotto l'aumento maggiore, oltre l'8%, nonostante sia il segmento di gran lunga più cospicuo, con quasi 4 contratti di noleggio ogni cinque in circolazione. I veicoli commerciali, che coprono la restante parte della flotta, hanno segnato una crescita superiore ai 4 punti percentuali, dopo alcuni anni di quasi stabilità intorno a 118mila mezzi, già peraltro interrotta positivamente lo scorso anno, quando, con le prime avvisaglie di ripresa dell'economia, superarono di slancio le 120mila unità gestite.

Tornando alle vetture, con quasi 458mila unità la penetrazione sul parco circolante nazionale è cresciuta di quasi un decimale di punto, arrivando all'1,23% del totale; totale nazionale che per alcuni è anche sovrastimato, poiché non considera le vetture non più marcianti le cui targhe non siano state radiate.

Circa la composizione della flotta vetture, osserviamo come siano state le utilitarie (gruppo B) a crescere quasi il doppio della media, mentre le city car invece hanno aumentato di nemmeno 3 punti percentuali il loro quantitativo. Anche le medie-superiori e le superiori (gruppi D e E, rispettivamente) sono cresciute meno della media, mentre è positivo registrare che le vetture 'alto di gamma' (gruppo F) sono cresciute di 8 punti percentuali, come la media del settore. Ancora nel 2011 erano presenti in flotta oltre 5.500 vetture di questa tipologia, poi bruscamente crollate fino a meno di 2.000 unità nel 2013. Il fatto che siano risalite oltre quota 3.300 è di certo un segnale positivo.

**Grafico 11 - Ciclo di vita del Noleggio a Lungo Termine (n° veicoli)**





**Tabella 45 - Distribuzione della flotta circolante per tipologia di veicolo**

	2015		2014		2013		Var %
	Unità	%	Unità	%	Unità	%	
Vetture	457.562	78,2%	423.422	77,5%	411.304	77,6%	8,1%
VCL	125.940	21,5%	120.899	22,1%	117.050	22,1%	4,2%
Altro	1.782	0,3%	1.726	0,3%	1.485	0,3%	3,3%
<b>Totale</b>	<b>585.285</b>	<b>100%</b>	<b>546.047</b>	<b>100%</b>	<b>529.839</b>	<b>100%</b>	<b>7,2%</b>

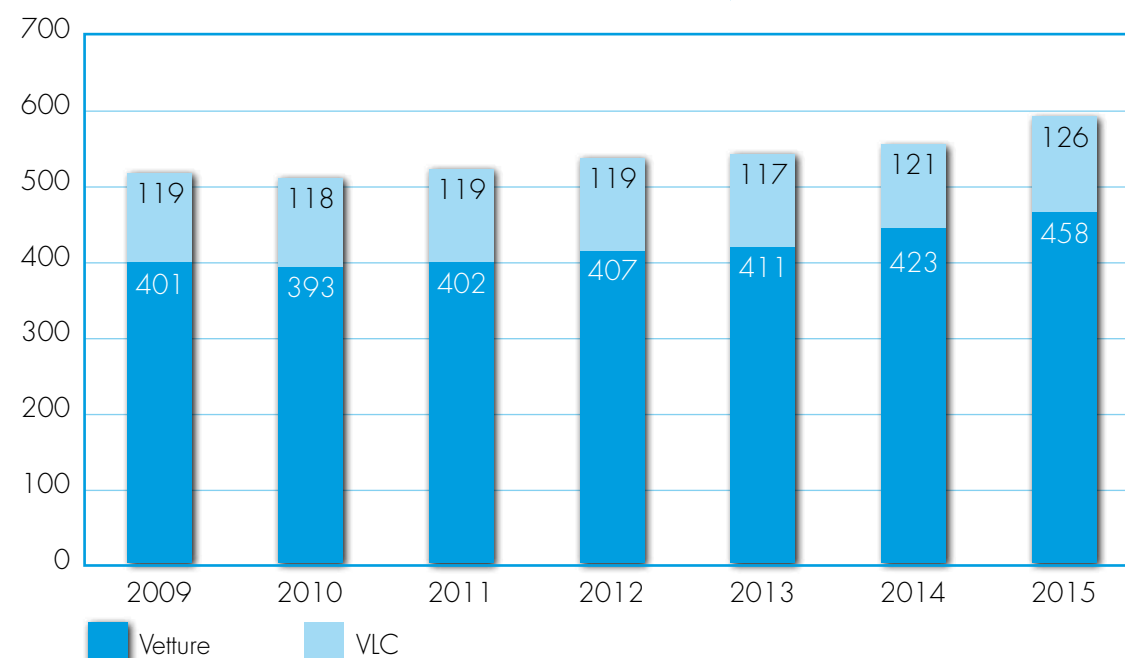
Altro: sono considerati moto, mezzi speciali, ecc.

**Tabella 46 - Distribuzione della flotta circolante per tipologia di veicolo - Trend**

	2015	2014	2013	2012	2011	Cagr '11/'15
Vetture	457.562	423.422	411.304	406.802	402.327	3,3%
VCL	125.940	120.899	117.050	118.648	118.991	1,4%
Altro	1.782	1.726	1.485	1.372	2.842	-11,0%
<b>Totale</b>	<b>585.285</b>	<b>546.047</b>	<b>529.839</b>	<b>526.822</b>	<b>524.160</b>	<b>2,8%</b>

Altro: sono considerati moto, mezzi speciali, ecc.

**Grafico 12 - Suddivisione Flotta circolante 2009-2015 (in 000)**



**Tabella 47- Penetrazione del Noleggio a Lungo Termine sul circolante autovetture**

	2015	2014	2013	2012	2011	Cagr '11/'15
Circolante vetture	37.351.233	37.080.753	36.962.934	37.078.274	37.113.300	0,7%
Circolante vetture in NLT	457.562	423.422	411.304	406.802	402.327	8,1%
Penetrazione NLT su circolante autovetture	1,23%	1,14%	1,11%	1,10%	1,08%	0,09 pp

Fonte: ACI

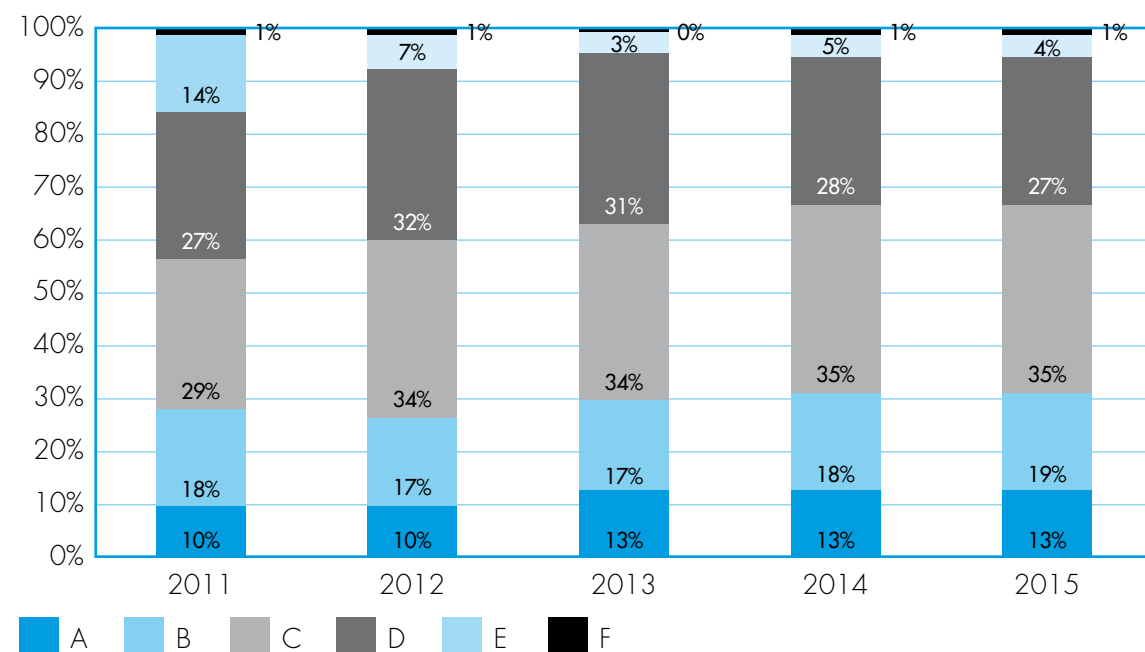
**Tabella 48 - Distribuzione della flotta circolante vetture per segmento**

	2015	2014	Var %
A (city car)	57.986	56.383	2,8%
B (utilitarie)	88.652	76.742	15,5%
C (medie)	161.671	149.064	8,5%
D (medie-superiori)	125.644	118.803	5,8%
E (superiori)	20.282	19.360	4,8%
F (alto di gamma)	3.327	3.071	8,3%
<b>Totale</b>	<b>457.562</b>	<b>423.422</b>	<b>8,1%</b>

**Tabella 49 - Distribuzione della flotta circolante vetture per segmento - Trend**

	2015	2014	2013	2012	2011	Var. '15/'14
A (city car)	57.986	56.383	52.189	42.071	41.851	8,5%
B (utilitarie)	88.652	76.742	70.253	68.368	72.748	5,1%
C (medie)	161.671	149.064	139.371	136.656	115.519	8,8%
D (medie-superiori)	125.644	118.803	128.984	128.456	109.438	3,5%
E (superiori)	20.282	19.360	18.524	28.396	57.237	-22,8%
F (alto di gamma)	3.327	3.071	1.983	2.854	5.534	-11,9%
<b>Totale</b>	<b>457.562</b>	<b>423.422</b>	<b>411.304</b>	<b>406.802</b>	<b>402.327</b>	<b>3,3%</b>

**Grafico 13 - Distribuzione della flotta circolante per segmento**



## ANALISI DELLE IMMATICOLAZIONI

Le immatricolazioni 2015 per noleggio a lungo termine sono aumentate del 18%, mentre il resto del mercato (escluso quindi il NLT) è aumentato poco più del 15%. Un ulteriore segno dell'importanza crescente che questo sistema di acquisizione e gestione delle auto riveste per il mondo business (e non solo, visto che ormai un numero sempre maggiore di privati cittadini sceglie di adottarlo, in luogo dell'acquisto).

Che sia un ottimo sistema, innanzitutto finanziario, lo sanno bene anche gli operatori del rent-a-car, che anche nel 2015 hanno acquisito una parte consistente della loro flotta (quasi 45.000 mezzi, in crescita dell'11% rispetto al 2014) ricorrendo a contratti di noleggio a lungo termine.

Nel 2015 la composizione delle immatricolazioni di vetture ha mostrato alcune variazioni significative rispetto agli ultimi anni. Le vetture di fascia bassa, le city car, sono tornate a una quota del 14% del totale, dopo un paio d'anni in cui avevano quasi rappresentato un'auto ogni cinque immatricolate. È aumentata ancora la quota delle auto di gruppo B, le utilitarie, arrivata al 26%. Ma la crescita forte ha riguardato le medie, gruppo C, arrivate a pesare un terzo di tutte le immatricolazioni.

Queste variazioni hanno fatto sentire il loro effetto soprattutto nel valore delle vetture immatricolate, aumentato di oltre il 24%, dai 3.005 milioni di euro del 2014 ai 3.735 del 2015, ben superiore all'incremento dell'intero mercato auto, passato da 25,4 miliardi di euro del 2014 ai 30,4 dell'anno scorso (+19,5%).

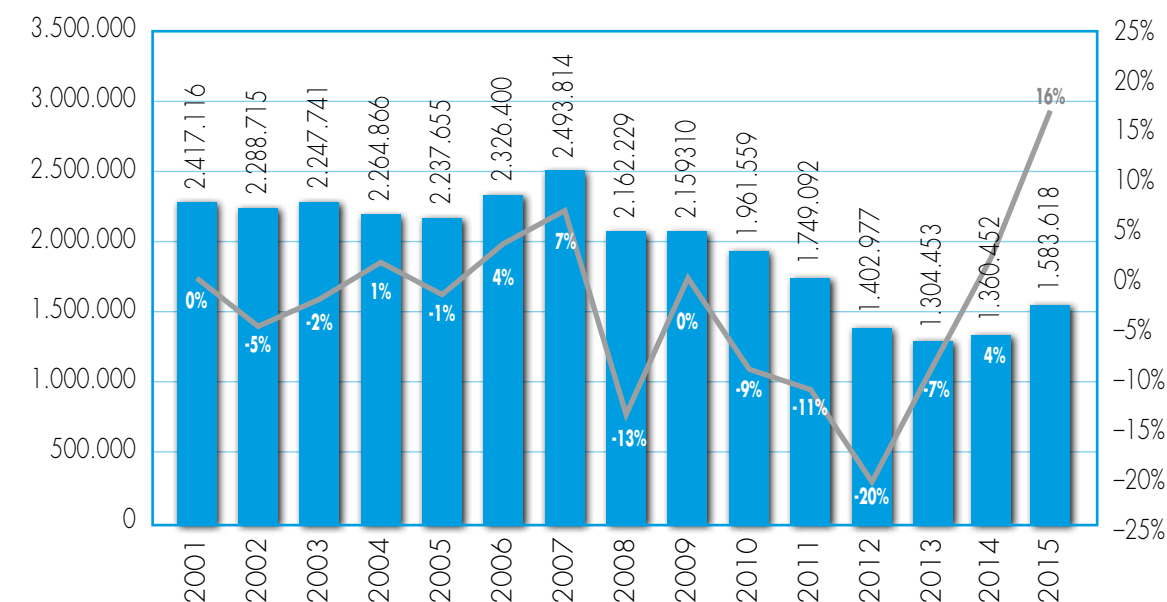
Sul versante delle alimentazioni, si osserva come nel 2015 siano aumentate le immatricolazioni di auto a gasolio, 3 punti più della media, mentre quelle a benzina sono aumentate solo del 7%. Questi due carburanti da soli coprono il 96,5% del totale, esattamente come nel 2014. Il restante 3,5% è ripartito tra altri tipi di propulsori, tra cui spicca l'incremento del 58% registrato dai motori ibridi, passati da 1.541 a 2.432. Diminuita invece la domanda per vetture a GPL e cresciuta davvero poco quella per auto alimentate a metano. Quasi triplicata la domanda di auto elettriche, passata da 206 a 561 immatricolazioni in un solo anno.

Dal punto di vista delle carrozzerie, si notano interessanti variazioni, da un anno all'altro. Si osserva che le station wagon, da molti date ormai per superate (anche se dopo le berline sono di gran lunga la carrozzeria preferita), sono cresciute di oltre il 25% in volume e hanno anche aumentato di due punti la loro quota percentuale nel totale delle immatricolazioni del NLT.

L'altra nota positiva riguarda crossover e fuoristrada, che insieme sono passate dal 15% al 21% delle immatricolazioni, con quasi 40.000 unità in totale. Segno che anche nelle flotte queste vetture più accattivanti e di tendenza si stanno definitivamente affermando, probabilmente anche grazie a una buona ricettività dell'usato, che consente di tenere su livelli competitivi i valori residui e dunque i costi e i prezzi del noleggio.

Circa le altre due carrozzerie importanti, mentre le mono-volume cedono appena un punto di quota, passando dal 14 al 13% del totale immatricolazioni, il discorso è diverso per le berline, che scendono dal 49 al 43%, pur restando fermamente in testa alle preferenze dei clienti e registrando comunque una crescita assoluta del 3,6%.

**Grafico 14 - Andamento delle immatricolazioni in Italia**



Fonte: Unrae

**Tabella 50 - Penetrazione del noleggio a lungo termine sulle immatricolazioni di vetture**

	2015	2014	2013	2012	2011	Var. '15/'14	Cagr. '11/'15
Immatricolazioni vetture	1.583.618	1.369.018	1.304.453	1.402.977	1.749.092	15,68%	-2,5%
Immatricolazioni vetture in NLT	193.640	163.982	132.237	143.022	144.957	18,09%	7,5%
Penetrazione NLT	12,23%	11,98%	10,14%	10,19%	8,29%		

Fonte: Unrae

**Tabella 51 - Distribuzione delle immatricolazioni per tipologia di veicolo**

	2015		2014		2013		Var %
	Unità	%	Unità	%	Unità	%	
Vetture	193.640	86,9%	163.982	85,1%	132.237	86,8%	18,1%
VCL	28.040	12,6%	27.556	14,3%	18.600	12,2%	1,8%
Altro	1.152	0,5%	1.072	0,6%	1.589	1,0%	7,5%
<b>Totale</b>	<b>222.832</b>	<b>100%</b>	<b>192.610</b>	<b>100%</b>	<b>152.425</b>	<b>100%</b>	<b>15,7%</b>

Altro: sono considerati moto, mezzi speciali, ecc.

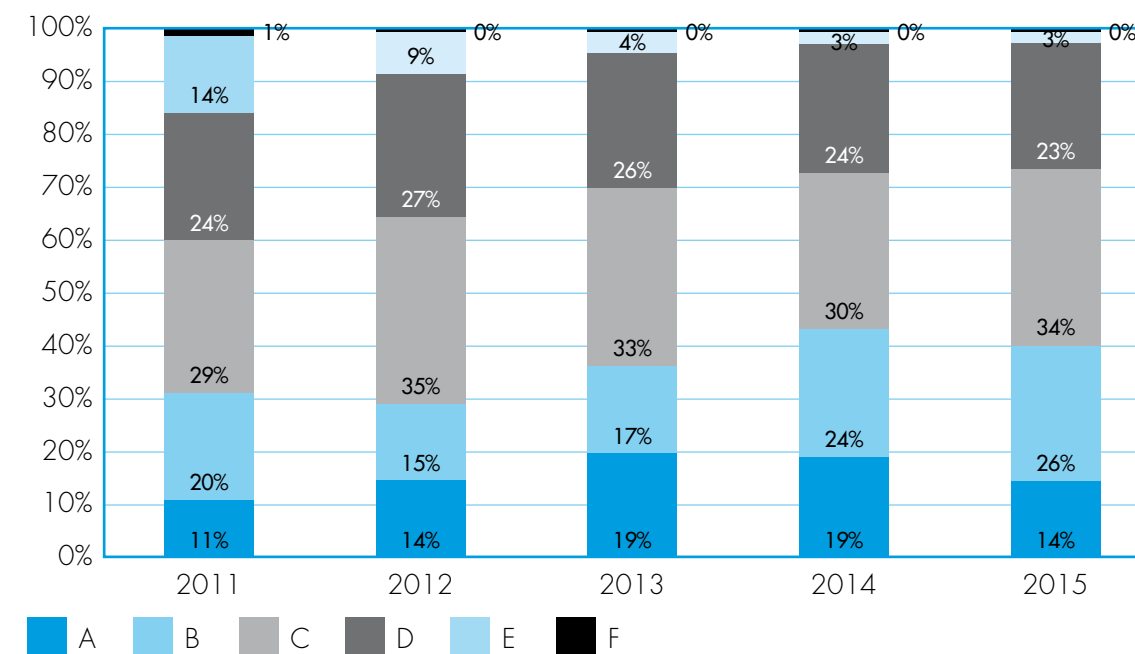
**Tabella 52 - Distribuzione delle immatricolazioni per tipologia veicolo - Trend**

	2015	2014	2013	2012	2011	Cagr '11/'15
Vetture	193.640	163.982	132.237	143.022	144.957	7,5%
VCL	28.040	27.556	18.600	20.676	39.475	-8,2%
Altro	1.152	1.072	1.589	1.094	521	21,9%
<b>Totale</b>	<b>222.832</b>	<b>192.610</b>	<b>152.425</b>	<b>164.792</b>	<b>184.953</b>	<b>4,8%</b>

**Tabella 53 - Veicoli noleggiati alle società di noleggio a breve termine (Rent-to-rent)**

	2015	2014	Var %
Veicoli acquisiti in noleggio o leasing	44.668	40.316	10,8%
- di cui vetture	43.430	40.039	8,5%
- di cui furgoni	1.238	277	346,9%

**Grafico 15 - Distribuzione immatricolazioni vetture per segmento 2011-2015**



**Tabella 54 - Distribuzione delle immatricolazioni di vetture per segmento**

	2015		2014		2013		Var. '15/'14
	Unità	%	Unità	%	Unità	%	
A (city car)	27.097	14,0%	30.790	18,8%	25.420	19,2%	-12,0%
B (utilitarie)	49.962	25,8%	39.411	24,0%	22.556	17,1%	26,8%
C (medie)	64.968	33,6%	49.016	29,9%	43.520	32,9%	32,5%
D (medie-superiori)	45.084	23,3%	39.408	24,0%	34.869	26,4%	14,4%
E (superiori)	6.139	3,2%	5.080	3,1%	5.440	4,1%	20,8%
F (alto di gamma)	390	0,2%	277	0,2%	421	0,3%	40,8%
<b>Totale</b>	<b>193.640</b>	<b>100%</b>	<b>163.982</b>	<b>100%</b>	<b>132.226</b>	<b>100%</b>	<b>18,1%</b>

**Tabella 55 - Distribuzione delle immatricolazioni di vetture per segmento - Trend**

	2015	2014	2013	2012	2011	Cagr '11/'15
A (city car)	27.097	30.790	25.420	20.592	16.275	13,6%
B (utilitarie)	49.962	39.411	22.566	20.787	28.944	14,6%
C (medie)	64.968	49.016	43.520	50.266	42.144	11,4%
D (medie-superiori)	45.084	39.408	34.869	38.365	34.792	6,7%
E (superiori)	6.139	5.080	5.440	12.571	20.890	-26,4%
F (alto di gamma)	390	277	421	440	1.913	-32,8%
<b>Totale</b>	<b>193.640</b>	<b>163.982</b>	<b>132.236</b>	<b>143.021</b>	<b>144.958</b>	<b>7,5%</b>

**Tabella 56 - Distribuzione del valore delle immatricolazioni vetture per segmento (in mln €)**

	2015	2014	Var %
A (city car)	282,1	317,3	-11,1%
B (utilitarie)	662,7	497,0	33,4%
C (medie)	1.209,6	904,3	33,8%
D (medie-superiori)	1.286,0	1.057,3	21,6%
E (superiori)	272,8	215,0	26,9%
F (alto di gamma)	21,4	14,6	46,4%
<b>Totale</b>	<b>3.734,6</b>	<b>3.005,4</b>	<b>24,3%</b>

**Tabella 57 - Distribuzione percentuale del valore delle immatricolazioni vetture per segmento**

	2015	2014
A (city car)	7,6%	10,6%
B (utilitarie)	17,7%	16,5%
C (medie)	32,4%	30,1%
D (medie-superiori)	34,4%	35,2%
E (superiori)	7,3%	7,2%
F (alto di gamma)	0,6%	0,5%
<b>Totale</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

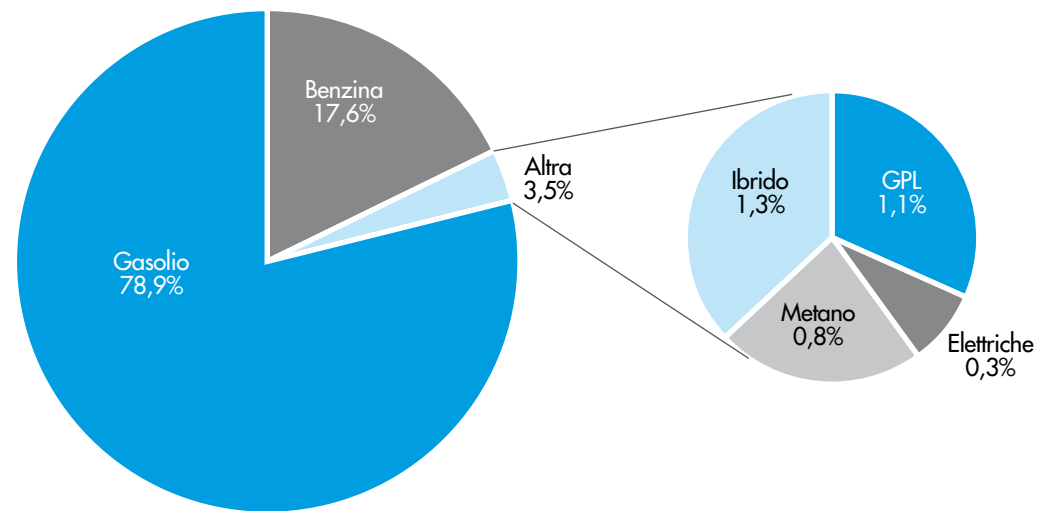
**Tabella 58 - Valore medio vetture immatricolate per segmento (€)**

	2015	2014	Var %
A (city car)	10.412	10.305	1,0%
B (utilitarie)	13.264	12.610	5,2%
C (medie)	18.618	18.449	0,9%
D (medie-superiori)	28.525	26.830	6,3%
E (superiori)	44.430	42.313	5,0%
F (alto di gamma)	54.793	52.694	4,0%
<b>Totale</b>	<b>19.286</b>	<b>18.328</b>	<b>5,2%</b>

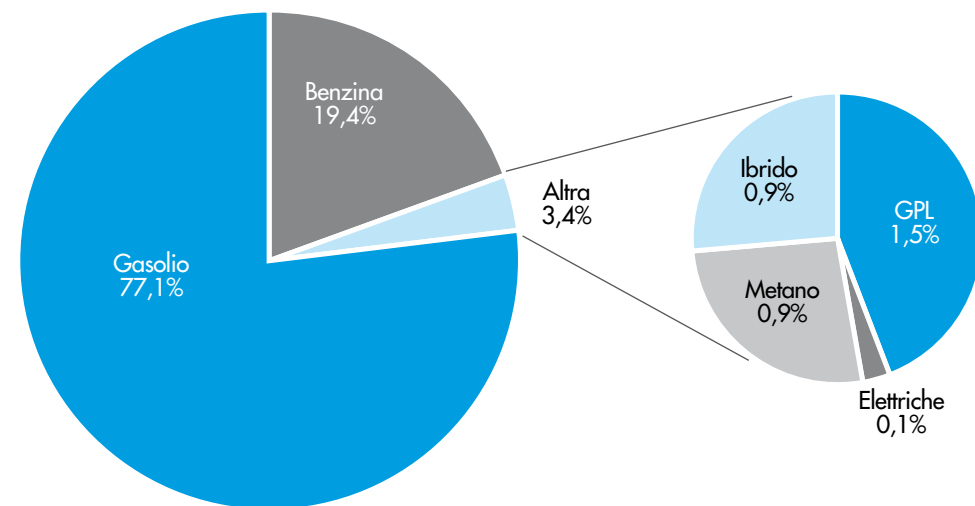
**Tabella 59 - Distribuzione delle immatricolazioni di vetture per alimentazione**

	2015	2014	Var %
Gasolio	152.876	126.385	21,0%
Benzina	34.154	31.887	7,1%
Ibride	2.432	1.541	57,8%
GPL	2.086	2.471	-15,6%
Metano	1.532	1.492	2,7%
Elettriche	561	206	172,5%
<b>Totale</b>	<b>193.640</b>	<b>163.982</b>	<b>18,1%</b>

**Grafico 16 - Immatricolazione vetture per alimentazione - 2015**



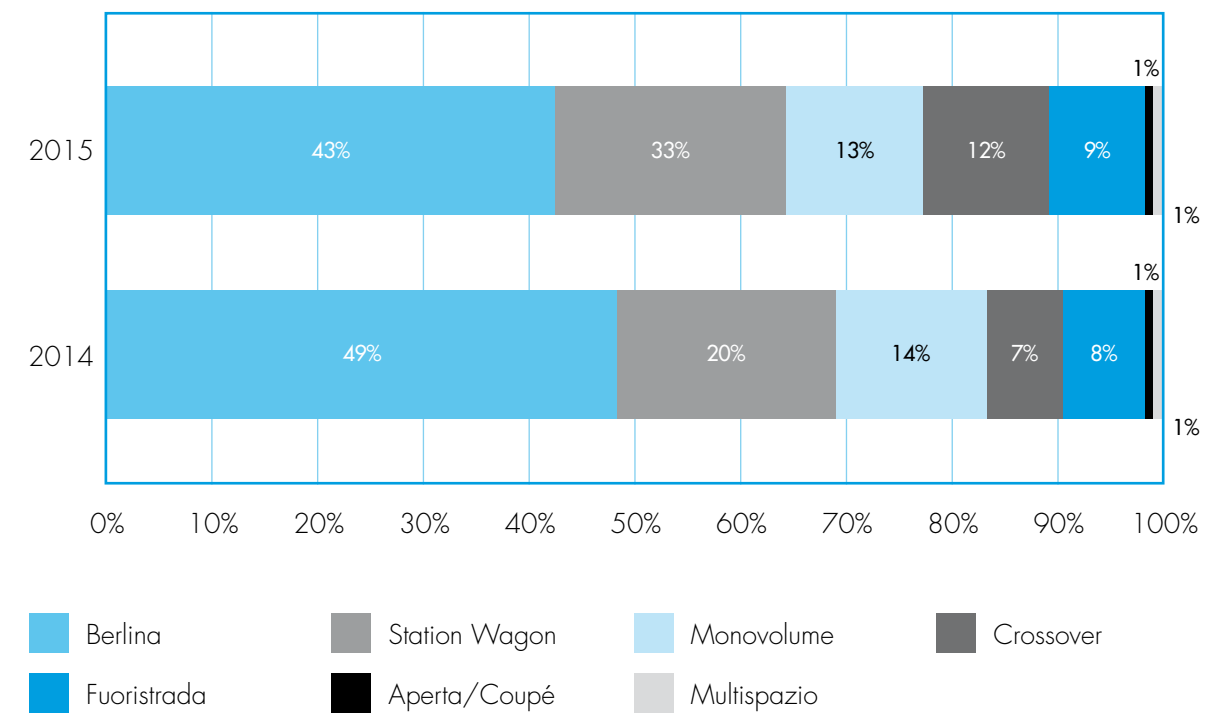
**Grafico 17 - Immatricolazione vetture per alimentazione - 2014**



**Tabella 60 - Distribuzione immatricolazioni vetture per carrozzeria**

Carrozzeria	2015	2014	var. %
Berlina 2 Vol	76.762	74.092	3,6%
Station Wagon	42.252	33.575	25,8%
Monovolume	25.290	23.541	7,4%
Crossover	22.809	11.695	95,0%
Fuoristrada	17.533	12.318	42,3%
Berlina 3 Vol	5.972	5.579	7,0%
Aperta/Coupé	1.527	1.699	-10,1%
Multispazio	1.496	1.483	0,9%
<b>Totale</b>	<b>193.640</b>	<b>163.982</b>	<b>18,1%</b>

**Grafico 18 - Immatricolazione vetture per alimentazione - 2015**



**Tabella 61 - Immatricolato vetture per brand. Top 20 brand. Valori assoluti**

Brand	2015	2014	var %
Fiat	42.420	46.199	-8%
Volkswagen	16.227	13.752	18%
Peugeot	14.339	9.612	49%
Audi	13.017	11.513	13%
Ford	12.392	8.726	42%
BMW	12.060	10.485	15%
Mercedes	11.728	9.452	24%
Renault	10.668	8.948	19%
Citroën	7.948	5.312	50%
Smart	6.603	3.244	104%
Opel	6.346	6.576	-3%
Nissan	6.022	2.125	183%
Jeep	5.476	1.316	316%
Alfa Romeo	4.618	3.705	25%
Skoda	4.050	3.827	6%
Toyota	3.294	1.875	76%
Volvo	2.796	2.452	14%
Lancia	2.624	5.432	-52%
Land Rover	1.957	1.640	19%
Seat	1.769	1.678	5%
Altri	7.286	6.113	19%
<b>Totale</b>	<b>193.640</b>	<b>163.982</b>	<b>18%</b>

**Tabella 62 - Immatricolato vetture per brand. Top 20 brand. Valori percentuali**

Brand	2015	2014
Fiat	21,9%	28,2%
Volkswagen	8,4%	8,4%
Peugeot	7,4%	5,9%
Audi	6,7%	7,0%
Ford	6,4%	5,3%
BMW	6,2%	6,4%
Mercedes	6,1%	5,8%
Renault	5,5%	5,5%
Citroën	4,1%	3,2%
Smart	3,4%	2,0%
Opel	3,3%	4,0%
Nissan	3,1%	1,3%
Jeep	2,8%	0,8%
Alfa Romeo	2,4%	2,3%
Skoda	2,1%	2,3%
Toyota	1,7%	1,1%
Volvo	1,4%	1,5%
Lancia	1,4%	3,3%
Land Rover	1,0%	1,0%
Seat	0,9%	1,0%
Altri	21,9%	28,2%
<b>Totale</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

**Tabella 63 - Quota a valore immatricolato vetture per brand. Top 20 brand. Valori percentuali**

Brand	2015	2014
Fiat	14,9%	19,2%
BMW	10,3%	10,9%
Audi	10,0%	10,7%
Mercedes	9,1%	8,5%
Volkswagen	8,8%	8,6%
Peugeot	6,4%	5,2%
Ford	5,6%	5,0%
Renault	4,3%	4,2%
Jeep	3,6%	1,2%
Citroën	3,3%	3,1%
Opel	2,9%	3,9%
Nissan	2,7%	1,2%
Alfa Romeo	2,4%	2,3%
Land Rover	2,3%	2,0%
Volvo	2,0%	2,2%
Skoda	1,9%	2,2%
Smart	1,9%	1,1%
Toyota	1,4%	1,0%
Mini	0,8%	0,7%
Seat	0,8%	0,9%
Altri	4,6%	5,8%
<b>Totale</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

**Tabella 64 - Immatricolato vetture per model. Top 20 model. Valori assoluti**

Modello	2015	2014	delta valore assoluto
Panda	14.241	16.373	-2.132
500L	10.086	9.300	786
308	6.329	2.468	3.861
Passat	5.986	3.678	2.308
Golf	5.739	4.777	962
500	5.577	8.813	-3.236
Grande Punto	5.202	7.398	-2.196
Giulietta	4.549	3.582	967
Focus	4.256	2.582	1.674
Clio	4.212	3.768	444
Qashqai	3.945	1.379	2.566
A3	3.852	3.047	805
Forfour	3.688	644	3.044
500X	3.602	0	3.602
A4	3.521	3.714	-193
Fiesta	3.196	1.208	1.988
Classe C	3.079	1.433	1.646
Serie 3	2.998	4.456	-1.458
Octavia	2.921	2.662	259
Fortwo	2.915	2.600	315
Altri	41.952	37.629	4.323
<b>Totale</b>	<b>193.640</b>	<b>163.982</b>	<b>29.658</b>



**Tabella 65 - Immatricolato vetture per model. Top 20 model. Quote percentuali**

Brand	2015	2014
Panda	7,35%	9,98%
500L	5,21%	5,67%
308	3,27%	1,51%
Passat	3,09%	2,24%
Golf	2,96%	2,91%
500	2,88%	5,37%
Grande Punto	2,69%	4,51%
Giulietta	2,35%	2,18%
Focus	2,20%	1,57%
Clio	2,18%	2,30%
Qashqai	2,04%	0,84%
A3	1,99%	1,86%
Forfour	1,90%	0,39%
500X	1,86%	0,00%
A4	1,82%	2,26%
Fiesta	1,65%	0,74%
Classe C	1,59%	0,87%
Serie 3	1,55%	2,72%
Octavia	1,51%	1,62%
Fortwo	1,51%	1,59%

## ANALISI DELL'USATO

L'analisi delle attività di remarketing dei veicoli a fine noleggio indica come ancora tre autovetture ogni quattro vendute usate transitivi per commercianti.

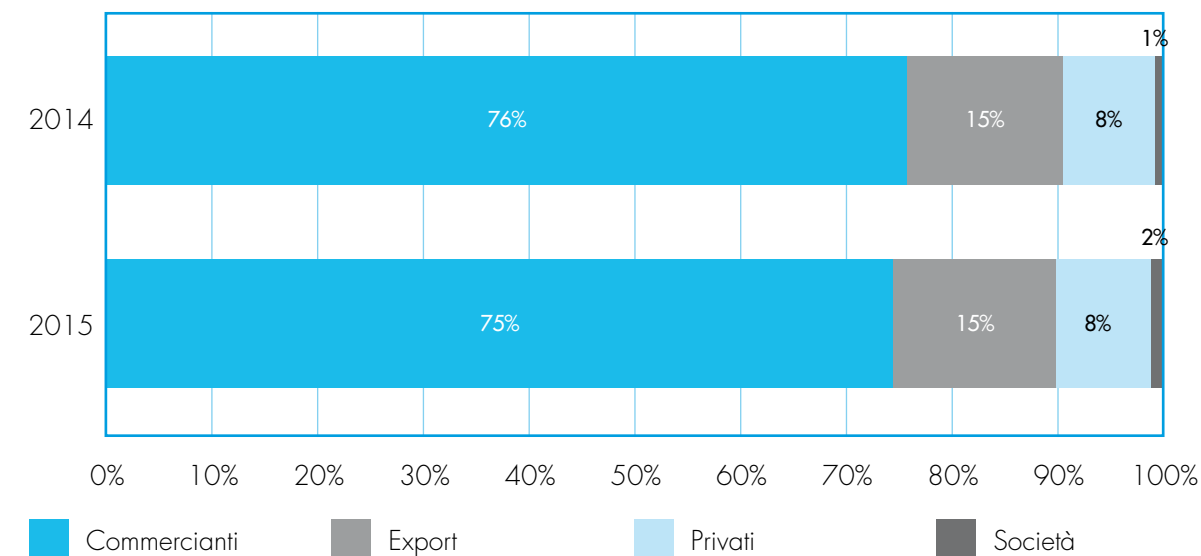
E' peraltro significativo che le società (quelle che non hanno per oggetto sociale la rivendita di autoveicoli) abbiano attinto all'usato ex NLT nel 2015 per un quantitativo più che doppio rispetto all'anno precedente, passando da 1.413 a 3.299 auto acquistate. Stabile invece all'8% la quota dei privati, come pure quella delle vetture esportate.

Delle quasi 160mila auto usate vendute dalle imprese di noleggio a lungo termine nel 2015, il 30% aveva un anno o meno di anzianità. Parliamo di 48.000 unità, di cui molte (non tutte) avevano alimentato la domanda di rent-to-rent. Il 38% dell'usato aveva invece 4 o più anni di anzianità, in relazione diretta all'allungamento delle durate dei noleggi verificatosi durante il periodo più acuto della crisi. La quota di autovetture con due o tre anni di anzianità rappresenta un terzo del totale.

**Tabella 66 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per canale**

	2015	2014	var %
Privati	12.576	10.825	16%
Società	3.299	1.413	133%
Commercianti	119.969	108.249	11%
Radiazioni (esportazioni)	23.657	21.074	12%
<b>Totale</b>	<b>159.501</b>	<b>141.561</b>	<b>13%</b>

**Grafico 19 - Distribuzione vetture usate per canale**



**Tabella 67 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per segmento**

	2015	2014	var %
A (city car)	25.494	27.157	-6%
B (utilitarie)	38.052	30.306	26%
C (medie)	52.361	45.368	15%
D (medie-superiori)	38.243	34.230	12%
E (superiori)	5.217	4.325	21%
F (alto di gamma)	134	174	-23%
<b>Totale</b>	<b>159.501</b>	<b>141.561</b>	<b>13%</b>

Grafico 19 – Autovetture usate per segmento

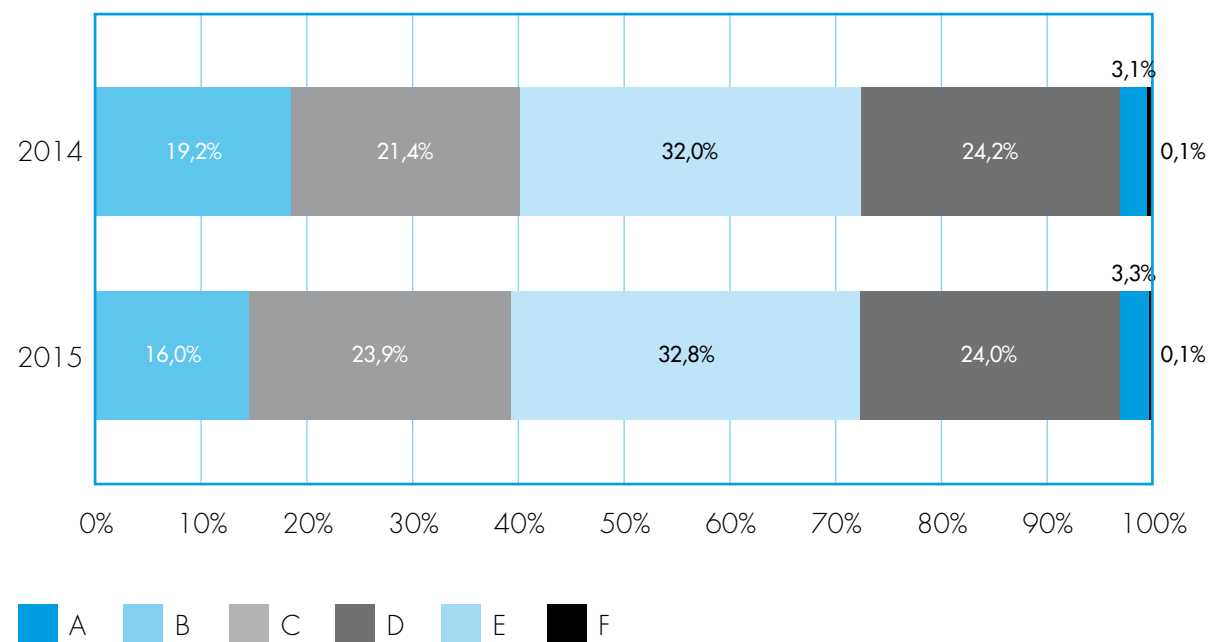


Grafico 20 – Autovetture usate per alimentazione - 2015

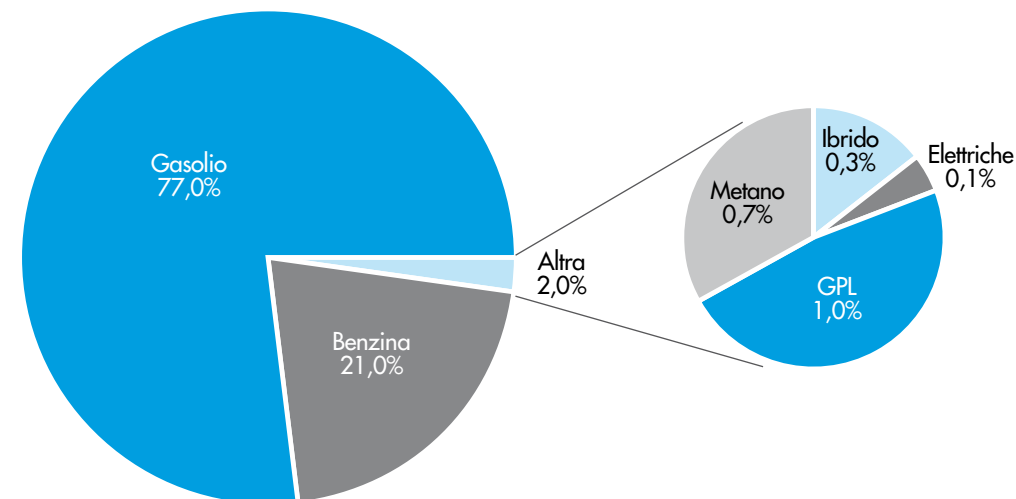
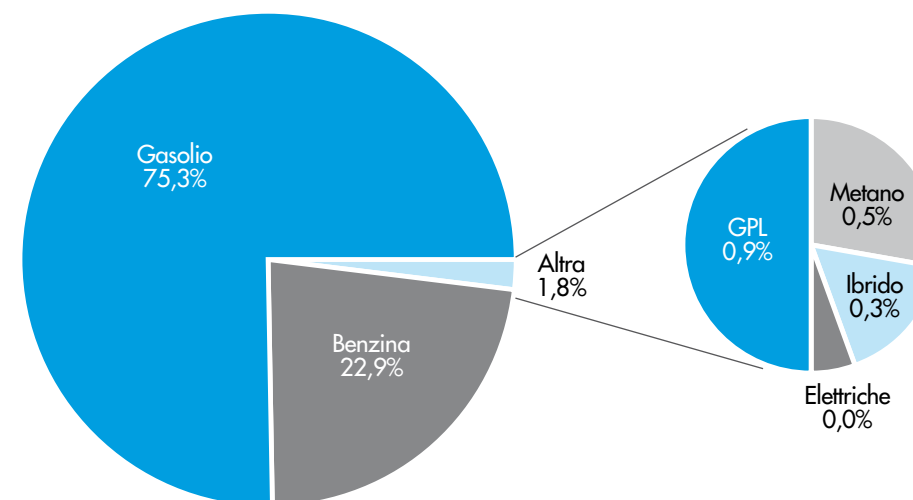


Tabella 68 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per alimentazione

	2015	2014	var. %
Benzina	33.490	32.431	3%
Gasolio	122.781	106.637	15%
GPL	1.589	1.337	19%
Metano	1.053	658	60%
Ibride	469	447	5%
Elettriche	120	51	135%
<b>Totale</b>	<b>159.501</b>	<b>141.561</b>	<b>13%</b>

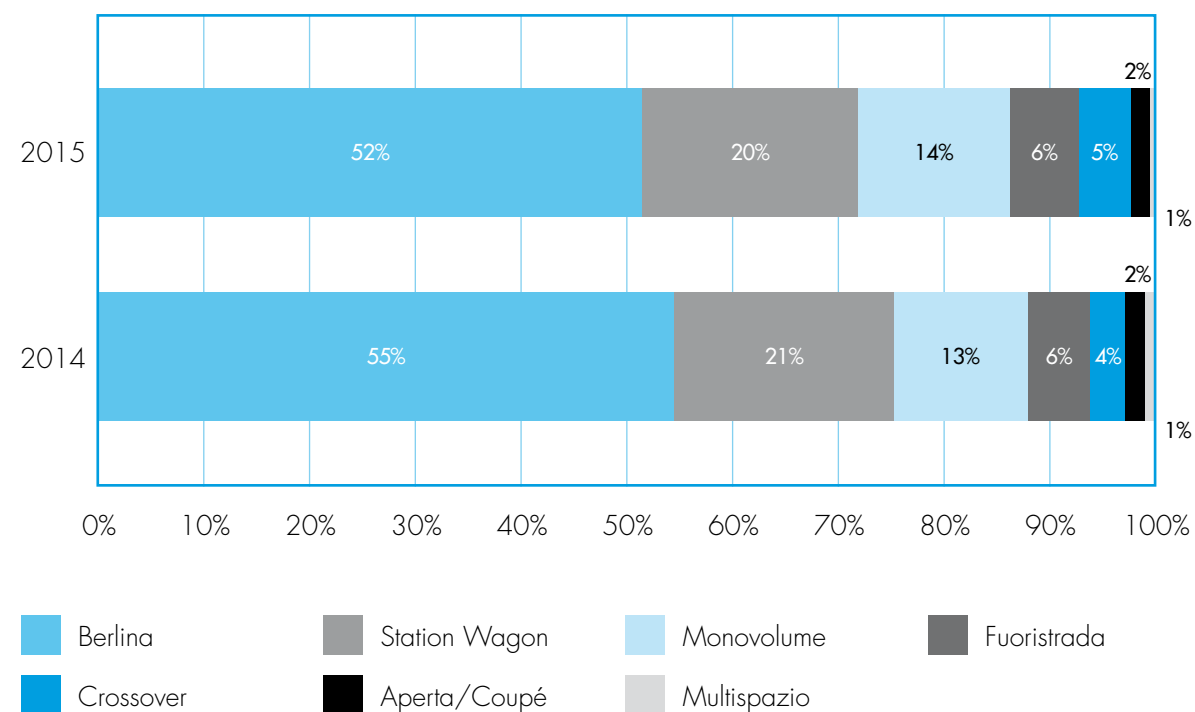
Grafico 21 – Autovetture usate per alimentazione - 2014



**Tabella 69 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per carrozzeria**

Carrozzeria	2015	2014	var. %
Berlina 2 volumi	76.945	72.419	6%
Station Wagon	32.544	29.187	12%
Monovolume	22.900	18.054	27%
Fuoristrada	10.087	7.882	28%
Crossover	7.874	4.995	58%
Berlina 3 vol	5.271	4.903	7%
Aperta/Coupè	2.442	2.715	-10%
Multispazio	1.439	1.406	2%
<b>Totale</b>	<b>159.501</b>	<b>141.561</b>	<b>13%</b>

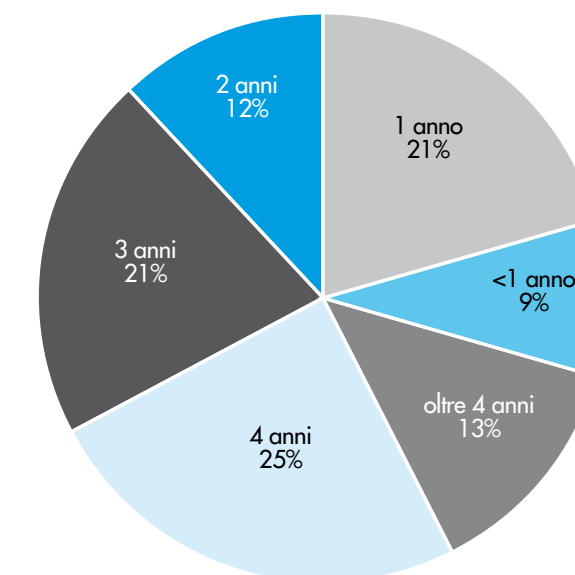
**Grafico 22 - Autovetture usate per carrozzeria**



**Tabella 70 Distribuzione delle autovetture vendute usate per anno di immatricolazione**

anno di immatricolazione	2015
oltre 4 anni	20.533
4 anni	39.426
3 anni	32.883
2 anni	18.955
1 anno	33.310
< 1 anno	14.394
<b>Totale</b>	<b>159.501</b>

**Grafico 23 - Autovetture usate per anno di immatricolazione - 2015**



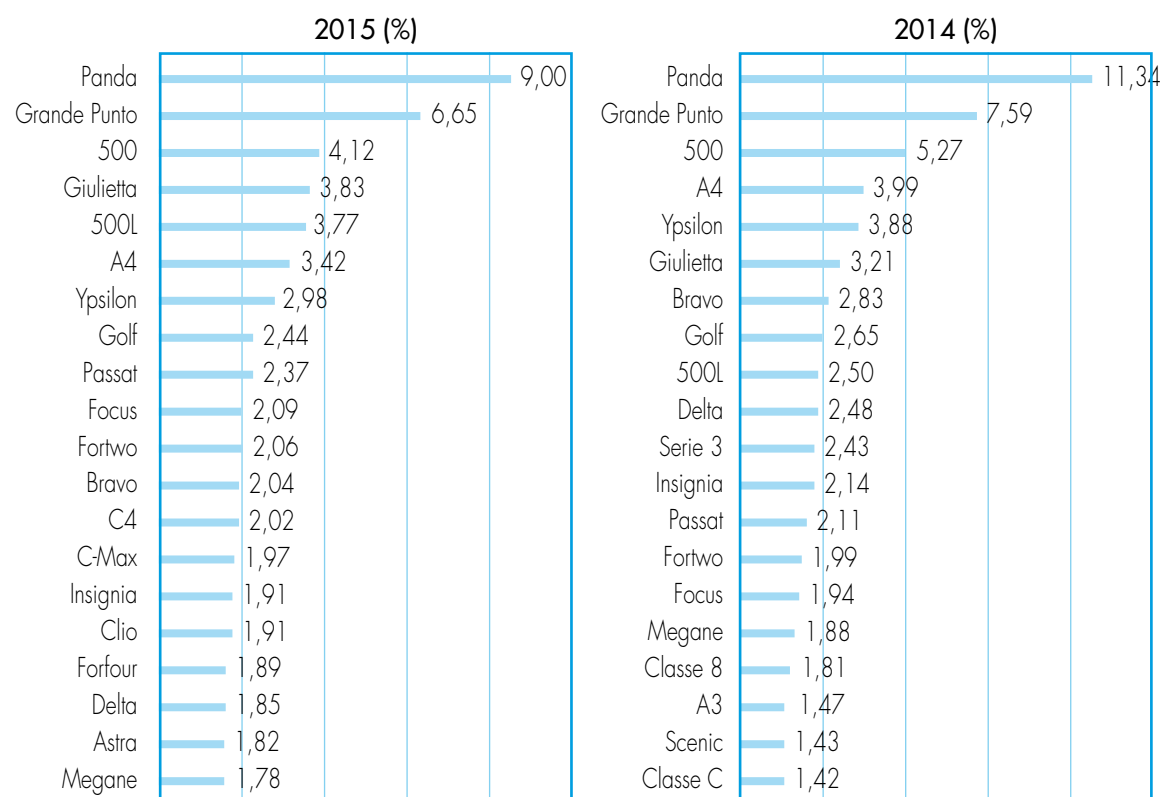
**Tabella 71 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per brand al netto delle radiazioni. Top 20 brand. Valori assoluti**

Brand	2015	2014	Var. %
Fiat	38.698	39.636	-2%
Volkswagen	11.211	9.348	20%
Audi	10.499	9.590	9%
Ford	8.843	6.353	39%
Reanult	7.669	5.297	45%
Mercedes	7.653	6.571	16%
BMW	7.244	7.092	2%
Lancia	7.121	8.482	-16%
Opel	6.259	4.819	30%
Alfa Romeo	6.038	5.197	16%
Smart	5.261	2.380	121%
Citroën	5.007	3.982	26%
Peugeot	4.927	4.350	13%
Nissan	1.594	964	65%
Skoda	1.517	1.261	20%
Volvo	1.249	916	36%
Toyota	746	512	46%
Mini	683	843	-19%
Seat	551	494	12%
DS	539	517	4%
Altri	2.535	1.883	35%
<b>Totale</b>	<b>133.309</b>	<b>118.604</b>	<b>12%</b>

**Tabella 72 - Usato autovetture per brand al netto delle radiazioni. Top 20 brand. Quote percentuali**

Brand	2015	2014
Fiat	28,5%	32,9%
Volkswagen	8,3%	7,8%
Audi	7,7%	8,0%
Ford	6,5%	5,3%
Renault	5,6%	4,4%
Mercedes	5,6%	5,5%
BMW	5,3%	5,9%
Lancia	5,2%	7,0%
Opel	4,6%	4,0%
Alfa Romeo	4,4%	4,3%
Smart	3,9%	2,0%
Citroën	3,7%	3,3%
Peugeot	3,6%	3,6%
Nissan	1,2%	0,8%
Skoda	1,1%	1,0%
Volvo	0,9%	0,8%
Toyota	0,5%	0,4%
Mini	0,5%	0,7%
Seat	0,4%	0,4%
DS	0,4%	0,4%
Altri	2%	2%

**Grafico 23 - Autovetture usate - Top 20 model**



## NUOVI SCENARI E L'INTERESSE DEI PRIVATI

Nel mondo della mobilità è in atto un deciso cambiamento culturale: si pianificano i trasporti, si utilizza il sistema più comodo per le esigenze personali, compresa l'auto in condivisione in ambito cittadino. Una progressiva affermazione dei servizi improntati alle logiche del "pay per use" e della "sharing economy", diretta derivazione della maggior consapevolezza dei temi ambientali.

Probabilmente è ancora presto per parlare di cambiamento epocale, ma il processo di affrancamento dal concetto di proprietà relativo al bene veicolo - forse complice la crisi e sollecitato dal successo del car sharing - è in corsa anche per le famiglie.

In poco più di un anno i servizi di car sharing, grazie a smartphone e app, sono diventati in varie aree metropolitane un riferimento per la domanda di "mobilità agevole" e le imprese di noleggio ne sono diventati primi attori, in quanto fornitori di know how e di veicoli. Ne è derivato un espandersi di conoscenza e di predisposizione verso il noleggio con un aumento della domanda da parte di aziende e di privati.

Tale cambiamento è parallelo all'evoluzione degli stessi servizi di noleggio in atto. Sempre più l'industria dell'autonoleggio si sta attrezzando per un'offerta in grado di soddisfare le richieste di ogni tipo di clientela. E nell'immediato futuro si affiancheranno servizi integrativi, che contribuiranno a soddisfare in modo complessivo le differenti esigenze di mobilità della clientela. Come già evidenziato in varie sedi, si assiste ad una trasformazione della missione da auto-noleggio a mobi-noleggio, in cui l'oggetto dell'offerta non è solo l'auto, ma la mobilità nel suo complesso. Ne sta derivando una segmentazione per fasce di servizi low cost, generalisti, premium; una offerta di servizi a livello intermedio con possibilità di estendere o ridurre durate e chilometri, di usufruire di corporate car sharing, di van sharing.

L'aumento della flotta in noleggio a lungo termine, è dovuto non solo al rinnovo delle flotte già oggetto di proroga negli scorsi anni ed alla più ampia diffusione del noleggio nelle aziende, ma anche ad un reale interesse verso la formula da parte di piccoli operatori e dei professionisti, grazie ad un'offerta strutturata per le loro esigenze. Le attività di promozione effettuate specialmente sul web da parte dei grandi operatori del noleggio, la presenza sempre più assidua e in crescita sulla stampa, e sui media in generale, dei numeri in aumento e del concetto stesso di "noleggio" sono stati di forte incentivo alla diffusione del business. E se esaminiamo i livelli di diffusione di auto in locazione negli altri Paesi EU, appare chiaro che in Italia c'è ancora strada da fare con ampi spazi di crescita di imprenditoria, forza lavoro e diffusione di ricchezza.

In parallelo, è doveroso annotare che nell'arco degli ultimi 5 anni si è assistito ad una crescita di piccole realtà aziendali con attività esclusivamente nello stretto ambito locale. Spesso si tratta di operatori dell'automotive, ad esempio concessionari o

officine, fortemente colpiti dal crollo del 48% di immatricolazioni avvenuto tra il 2009-2014 con conseguente riduzione di fatturato e addetti, che hanno trovato nel noleggio nuovo business. Utilizzando inizialmente veicoli in sub locazione da parte delle grandi aziende del settore, questa piccola imprenditoria, nei casi menzionati destinata a un notevole ridimensionamento e perdita di professionalità, ha ripreso vigore e creato un proprio mercato prima cittadino e ora nel distretto provinciale.

Nel quadro di questo brevemente delineato continuo progresso sul fronte della domanda e dell'offerta, una delle più interessanti novità manifestatesi nel 2015 è l'aumento della domanda da parte dei privati, che, conti alla mano, stanno cominciando ad assaporare i vantaggi del noleggio.

Per risultare appealing anche a questo target molto variegato, le società di noleggio si sono via via strutturate, rendendo più flessibile la propria offerta, garantendo un'ampia possibilità di operare modifiche contrattuali (durata, km, servizi aggiuntivi) e la personalizzazione dei servizi di noleggio sulla base delle specifiche necessità del cliente.

Dopo aver svolto test e affrontato criticità ed incognite, tra cui non ultime quelle concernenti la correttezza dei pagamenti, molte aziende di long term hanno cominciato ad offrire i servizi anche a questo segmento, tradizionalmente legato al concetto di proprietà. Sono quindi state promosse misure di incentivazione, addirittura con possibilità di permuta e valorizzazione del veicolo e conseguente riduzione dei canoni mensili.

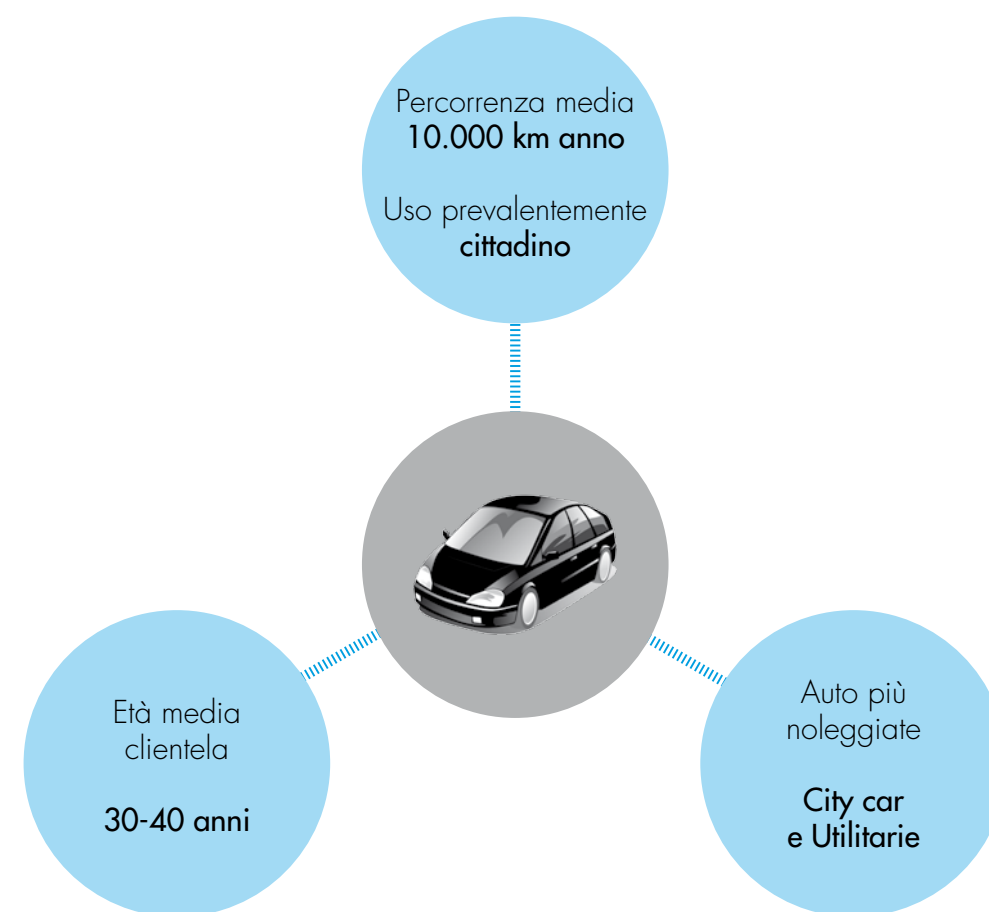
Le proposte delle aziende di noleggio, ma anche delle società delle case automobilistiche e degli operatori finanziari specializzati, sono quindi sempre più elastiche, per rispondere alle richieste di una domanda estremamente variegata. Per conquistare, ma soprattutto per fidelizzare nuovi clienti si propongono (con formule chiare ed aperte) nuovi servizi all'insegna della semplificazione e del risparmio di tempo e denaro.

E con il miglioramento dell'offerta da parte dei maggiori operatori, da poco presenti anche sui media televisivi, i risultati cominciano ad arrivare. Quasi in contemporanea con l'ultima parte della crisi, nell'ultimo triennio si è verificata una crescita del 300%, in pratica a fine 2015 sono oltre 10.000 i clienti privati, dotati quindi solo di codice fiscale, che si affiancano alle 65.000 aziende e 2.700 PA clienti del noleggio a lungo termine. Dalle indicazioni raccolte nel settore e da broker qualificati, per questa clientela si tratta quasi sempre di veicoli di dimensioni contenute, city car o utilitarie con utilizzo prevalentemente cittadino e con una percorrenza massima di 10.000 km/anno; sono le seconde auto ad uso familiare o il mezzo preferito da fasce di popolazione sotto i 35-40 anni.

Utilizzando le caratteristiche grandi economie di scala, gli operatori del noleggio stanno offrendo servizi di mobilità con costi ritenuti congrui da parte della clientela privata, che non usufruisce minimamente delle già ridotte agevolazioni fiscali in essere per le aziende. In tale nuovo contesto commerciale, le aziende di noleggio hanno adottato Codici deontologici nell'esclusivo interesse del cliente finale, supportandolo

nell'autonomia decisionale e definendo con totale trasparenza e chiarezza le clausole contrattuali.

Ne deriva una concordata analisi e valutazione dei costi/benefici, essendo i costi di locazione di un veicolo soggetti a numerosi fattori, che incidono notevolmente sul costo finale. Sono pertanto insieme considerati non solo il costo e la tipologia di veicolo, ma anche il chilometraggio prevedibile, la durata del contratto, gli allestimenti, gli optional, eventuali servizi aggiuntivi chiesti dalla clientela (cambio pneumatici/auto sostitutiva, ecc.), il valore residuo stimato e calcolato a fine noleggio nonché, ulteriore aspetto determinante, l'eventuale anticipo in conto locazione corrisposto all'inizio del contratto.



L'interesse dei privati è ancora marginale, ma è in progressivo sviluppo, considerando come il settore registri operatori che stipulano accordi commerciali con istituti bancari e addirittura partnership con gruppi della grande distribuzione, innovando incredibilmente il target di potenziale clientela ed aprendo nuovi scenari per la mobilità privata.

La forte concorrenza sui prezzi, la rilevanza del contesto territoriale e la rete di assistenza diretta "in loco" fornita al pubblico dei privati, sollecitano quindi sempre più l'innovazione di un mercato che sta registrando un ulteriore ciclo di crescita economica.



Questo scenario è maggiormente visibile considerando come gli operatori siano proiettati in una dimensione più ampia: oltre a essere iper-specializzati su alcuni prodotti, sono diventati anche aggregatori di nuovi servizi complementari.

È un'evoluzione che avrà l'effetto di sfumare alcune delle diversità che oggi distinguono i singoli prodotti: il rent-a-car, il noleggio a lungo termine, il car sharing e l'assistenza su strada. Si sta delineando con sempre maggiore evidenza per i prossimi anni uno scenario di noleggio/assistenza 3.0, che va da 15 minuti a 5 e più anni, garantendo una serie di strumenti di mobilità e l'accesso ad aree, spazi a pedaggio o parcheggi.

Un esempio: a fine 2015 sono oltre 100.000 mila i veicoli della flotte a noleggio dotati di sistemi telematici di vario tipo. E' una forte richiesta che parte dalle aziende clienti del noleggio che trova ragione principalmente in tre aspetti: ottimizzazione dell'utilizzo dei veicoli, riduzione dei tempi di percorrenza ed assistenza, aumento della sicurezza. E analoghe richieste stanno provenendo dai privati.

## L'AUTO AZIENDALE IN EU

Dopo il picco negativo del 2009, il mercato dell'auto in Europa ha continuato a crescere anche nel 2015, con l'accelerazione impressa dai cinque Paesi principali (Italia +16,4%, Francia +6,7%, Spagna +22,8%, Gran Bretagna +6,3%, Germania +5,5%). Il nostro Paese e la Spagna sono stati in testa alla classifica, uniche realtà a registrare incrementi in doppia cifra, in quanto il ciclo di sostituzione delle autovetture è ripartito più tardi rispetto agli altri mercati ricordati. Indubbiamente hanno svolto un ruolo fondamentale non solo il miglior clima di fiducia di consumatori e imprese, ma specialmente il rilancio dell'economia insieme ai bassi tassi di interesse e all'intensa attività delle campagne promozionali delle Case automobilistiche.

Le situazioni dei singoli mercati sono peraltro differenziate, con un andamento delle immatricolazioni per canale di vendita che rispecchia aspetti del contesto economico generale dei Paesi esaminati.

I dati diffusi da operatori specializzati in analisi statistiche concernenti in particolare le flotte aziendali (comprendendo in questa voce generale gli acquisti, i leasing finanziari e i noleggi a lungo termine), rendono più agevole la possibilità di confrontare le tendenze presenti nei diversi Paesi.

## Italia

Secondo le analisi e la metodologia utilizzate da operatori specializzati, in Italia, come già ampiamente riportato, i privati hanno rivestito un ruolo decisamente positivo (+18,8%), con una percentuale analoga per le immatricolazioni di autoveicoli per le cosiddette flotte e per il noleggio a breve termine (+20,8%), mentre sono state sostanzialmente stabili le c.d. "auto immatricolazioni".

**Tabella 73 - Immatricolazioni autovetture in Italia 2015-2014**

ITALIA	2015	2014	Var. 2015/2014
Privati	1.022.340	859.970	18,90%
Flotte (*)	290.193	245.454	18,20%
Noleggio BT	121.019	100.765	20,10%
Autoimmatricolazioni (**)	174.869	174.673	0,10%
<b>Totale</b>	<b>1.608.421</b>	<b>1.380.862</b>	<b>16,50%</b>

Fonte: Dataforce

(\*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario, NLT

(\*\*) effettuate da Case e concessionari

## Spagna

Anche la Spagna ha registrato un aumento del segmento dei privati (+20,1%), delle flotte (+28,7%) e, con minore percentuale, dei veicoli immatricolati dalle aziende di noleggio a breve termine (+13,8%). Un mercato complessivo che, anche grazie ad un forte ricorso alle "auto immatricolazioni" (+43,3%), ha chiuso il 2015 con un aumento del 22,8%.

**Tabella 74 - Immatricolazioni autovetture in Spagna 2015-2014**

SPAGNA	2015	2014	Var. 2015/2014
Privati	597.326	497.354	20,10%
Flotte (*)	204.443	159.381	28,20%
Noleggio BT	177.244	155.671	13,80%
Autoimmatricolazioni (**)	86.030	60.002	43,30%
<b>Totale</b>	<b>1.065.043</b>	<b>872.408</b>	<b>22,10%</b>

Fonte: Dataforce

(\*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario, NLT

(\*\*) effettuate da Case e concessionari



## Francia, Germania, Gran Bretagna

Nei tre Paesi dove la ripresa del mercato è stata più rapida, nel 2015 la crescita ha continuato ad essere incentrata sui veicoli aziendali, mentre il segmento dei privati ha conseguito ridotti miglioramenti o evidenziato indici stabili.

In Francia le immatricolazioni delle famiglie sono aumentate solo del 2,5%, mentre quelle delle flotte sono salite del 10,5% e il noleggio a breve termine ha visto un +12,7%. Situazione pressoché analoga in Gran Bretagna dove i privati arrivano ad un +2,5%, le flotte (proprietà, leasing finanziari e NLT) al +6,2% e i rentals al +7,7%.

Particolare, invece, la situazione tedesca, il primo mercato in Europa, con 3.200.000 immatricolazioni. In Germania le vendite alla clientela privata sono state in sostanza le stesse dell'anno precedente, poco più di un milione, volumi pressoché identici a quelli italiani. La differenza, sostanziale, è costituita dai volumi delle flotte e del NBT, pari 1.100.000 unità, una crescita del 9,9%.

Dai dati elaborati da operatori specializzati si evince che il totale delle auto nuove acquistate nei Paesi Top 5 ha superato i 10 milioni di unità (+9,1% sul 2014), con quasi analogo incremento delle flotte (+10,8%) e del noleggio a breve termine (+10,5%), per un complessivo di 357.000 autoveicoli in più sul 2014.

**Tabella 75 - Immatricolazioni autovetture in Francia 2015-2014**

FRANCIA	2015	2014	Var. 2015/2014
Privati	994.532	970.129	2,50%
Flotte (*)	428.658	387.747	10,50%
Noleggio BT	195.967	173.872	12,70%
Autoimmatricolazioni (**)	298.069	264.137	12,80%
<b>Totale</b>	<b>1.917.226</b>	<b>1.795.885</b>	<b>6,70%</b>

Fonte: Dataforce

(\*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario, NLT

(\*\*) effettuate da Case e concessionari

**Tabella 76 - Immatricolazioni autovetture in Germania 2015-2014**

GERMANIA	2015	2014	Var. 2015/2014
Privati	1.098.068	1.099.033	0,00%
Flotte (*)	786.723	715.635	9,90%
Noleggio BT	338.885	317.317	6,80%
Autoimmatricolazioni (**)	982.366	904.788	8,50%
<b>Totale</b>	<b>3.206.042</b>	<b>3.036.773</b>	<b>5,50%</b>

Fonte: Dataforce

(\*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario, NLT

(\*\*) effettuate da Case e concessionari

**Tabella 77 - Immatricolazioni autovetture in Gran Bretagna 2015-2014**

GRAN BRETAGNA	2015	2014	Var. 2015/2014
Privati	1.209.861	1.179.868	2,50%
Flotte	902.677	850.058	6,20%
Noleggio BT	249.683	231.714	7,70%
Autoimmatricolazioni (**)	271.282	214.795	26,30%
<b>Totale</b>	<b>2.633.503</b>	<b>2.476.435</b>	<b>6,30%</b>

Fonte: Dataforce

(\*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario, NLT

(\*\*) effettuate da Case e concessionari

**Tabella 78 - Immatricolazioni autovetture TOP EU 2015-2014**

TOP EU	2015	2014	Var. 2015/2014
Privati	4.922.127	4.606.354	6,80%
Flotte (*)	2.612.694	2.358.275	10,80%
Noleggio	1.082.798	979.339	10,50%
Autoimmatricolazioni (**)	1.812.616	1.618.395	12,00%
<b>Totale</b>	<b>10.430.235</b>	<b>9.562.363</b>	<b>9,10%</b>

Fonte: Dataforce

(\*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario, NLT

(\*\*) effettuate da Case e concessionari

### Il tax divide alla base delle differenze con l'Europa

Il quadro complessivo continua a rappresentare ancora una volta il forte divario della composizione del mercato italiano con il resto dell'EU, peraltro accentuatosi nel corso dell'ultimo biennio, laddove Spagna, Francia e Gran Bretagna hanno aumentato l'incidenza delle immatricolazioni per uso aziendale di ben 2 punti percentuali. Il motivo è in generale ben conosciuto nonché continuamente evidenziato all'attenzione di Governo e Parlamento.

Nel nostro Paese persiste un penalizzante tax divide sull'auto aziendale, per quanto concerne sia la detraibilità dell'IVA, sia la deducibilità dei costi. Il comparto è quindi sottodimensionato a causa di un trattamento fiscale diverso rispetto agli altri Paesi europei, diventato dal 2013 maggiormente sfavorevole.

E' evidente la conseguenza di una riduzione di competitività delle aziende nazionali nel confronto concorrenziale comunitario, dove si tende a un regime particolarmente agevolato sull'uso dell'auto per motivi di lavoro.

Con l'agevolazione introdotta dal "superammortamento" dei beni strumentali varata con la legge di stabilità a fine 2015, il Parlamento ha tuttavia indicato un interesse per il comparto. L'auspicio è che sia un primo passo verso un maggior equilibrio fiscale con il resto dell'Europa e che tale aspetto possa essere valutato in sede di elaborazione delle misure di rilancio dell'economia nazionale, considerato che il debole andamento

economico dell'Italia rispetto agli altri paesi dell'area euro è particolarmente evidente proprio nella performance complessiva sull'export.

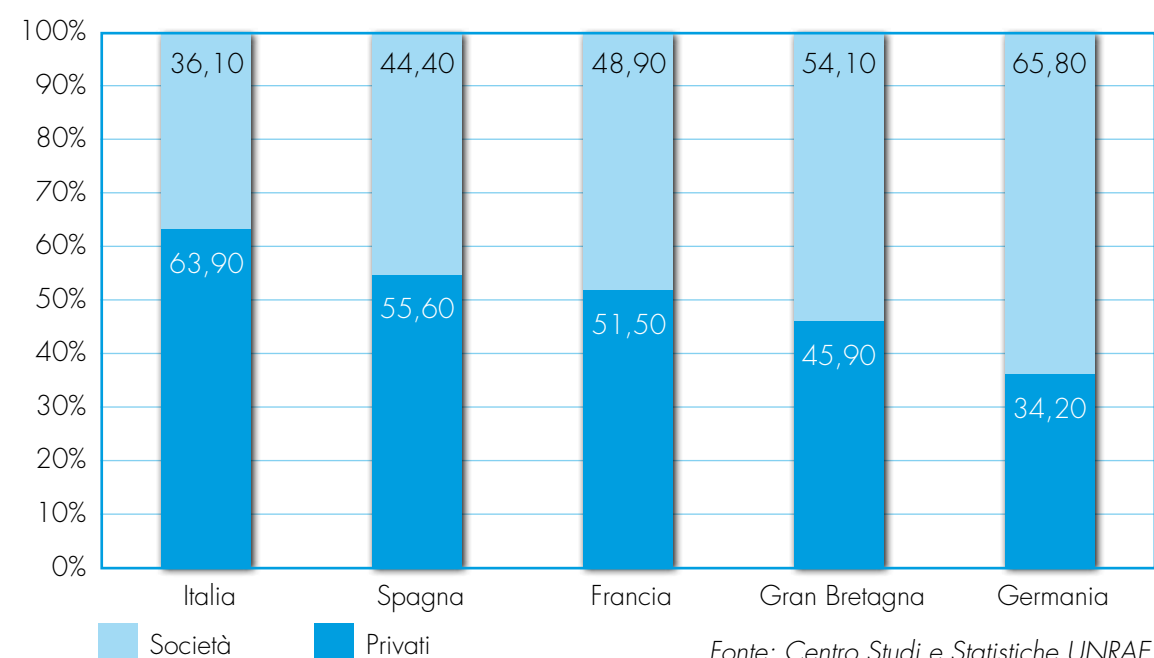
Come evidenziato a inizio 2016 anche dal Centro Studi Confindustria, l'eccesso di tassazione e di burocrazia e le persistenti difficoltà di accesso al credito continuano ad ostacolare gli investimenti e la crescita. L'industria ed i servizi sull'auto hanno invece dimostrato anche nel corso del 2015 di poter rivestire un ruolo importante nel processo di ripresa.

Le possibili ricadute socio-economiche generate dall'adozione di un nuovo modello fiscale per il comparto dell'auto aziendale, oltre che a sollecitare un maggior volume di immatricolazioni, innescherebbero effetti benefici anche sull'occupazione e contribuirebbero inoltre ad una maggiore solidità finanziaria delle reti commerciali interessate, ad una maggiore accessibilità al credito bancario.

Sono quindi da evidenziare anche gli effetti economici diretti, indiretti e indotti generati dal maggiore consumo di input produttivi (servizi di pubblicità e comunicazione, energia, lavoro) utilizzati per le campagne di promozione e di vendita.

Senza dimenticare, infine, gli effetti positivi sul mercato dell'usato grazie ad una maggiore rotazione dei parchi veicolari, con un più marcato contributo all'attività di sostituzione dei veicoli con motorizzazioni superate e più inquinanti.

**Grafico 24 - Immatricolazioni in EU 2015**



## LE ATTIVITÀ DI CAR SHARING NEL 2015

Quest'anno il Rapporto ANIASA ospita per la prima volta un capitolo dedicato al car sharing.

Da ottobre dello scorso anno, infatti, alle storiche sezioni "lungo termine", "breve termine" e "servizi automobilistici", in ANIASA si è aggiunto anche il segmento del "car sharing", con l'adesione di primari operatori privati, che trovano nell'Associazione strumenti di interlocuzione, analisi e rappresentanza nei confronti dei diversi stakeholder della mobilità e delle istituzioni nazionali e locali.

Il car sharing, ossia l'uso condiviso di un'automobile, sta delineando, ormai già da qualche anno, un nuovo modo di intendere la mobilità urbana per coloro che non hanno bisogno o non vogliono comprare un'auto e che scelgono di affittarla per brevi tragitti, pagando solo per il tempo effettivo di utilizzo.

Con tale forma di mobilità, i costi elevati connessi all'uso dell'auto privata (bollo assicurazione, benzina, garage ed altri vari costi di manutenzione) vengono di fatto azzerati: l'automobile viene quindi vista non più come un investimento difficile da sostenere, bensì come un servizio a cui ricorrere in caso di necessità, sia per motivi di business o di leisure. La semplicità del servizio, la sua facile accessibilità attraverso le nuove tecnologie e la diffusione capillare sul territorio cittadino sono le leve principali che fanno avvicinare il cittadino al car sharing.

Sharing mobility, car sharing free floating (a flusso libero) o a postazione fissa, car sharing peer to peer, vehicle sharing, van sharing, sono tutti termini che sempre più frequentemente stanno entrando nelle nostre abitudini quotidiane.

In Europa il car sharing ha già coinvolto circa 1.700.000 automobilisti, che hanno condiviso oltre 22.000 vetture e nel 2020, secondo recenti studi, si prevede che gli utenti raggiungeranno i 15 milioni e le vetture coinvolte saranno 240.000.

Tra i Paesi europei, attualmente, la Germania mostra una decisa attitudine alla condivisione, con quasi 800mila utenti e oltre 13 mila auto in car sharing sul territorio, e una crescita nell'utilizzo del servizio aumentata del 37%, dal 2012 ad oggi.

Si pensi che solo Berlino è servita dal car sharing con circa 250 mila utenti e 2.500 vetture dedicate; sempre in Europa seguono Londra, con 220mila utenti e 2.250 auto, e Parigi, con 105mila utenti e 2 mila vetture.

In Italia il car sharing, dopo la parentesi poco incisiva della gestione pubblica degli anni 2000, ha compiuto dall'estate del 2013 un deciso cambio di passo con l'arrivo degli operatori privati; in quasi tre anni il fenomeno ha vissuto una vera e propria esplosione con una diversificazione della flotta in sharing, che oggi annovera varie tipologie di auto (anche elettriche) e scooter.

Ad aprile 2016, il car/scooter sharing privato (sarebbe più opportuno parlare genericamente di vehicle sharing) è presente su Milano, Torino, Verona, Firenze, Roma, Bari.

Gli iscritti totali hanno raggiunto le circa 650.000 unità, con circa 11.000.000 milioni di noleggi e quasi 4.500 mezzi in flotta.

I noleggi sono cresciuti di quasi il 17% l'anno, mentre le percorrenze sono rimaste in linea con i dati registrati nel 2014, ossia circa 24 minuti di media a noleggio, per una spesa media di 7 euro a viaggio.

Milano resta la città in cui il servizio è più presente ed utilizzato, seguita da Roma e Torino, dalle positive esperienze di Firenze e Verona e dall'iniziale diffusione su Bari.

**Tabella 79 - Il Car sharing in Italia - aprile 2016**

	Utenti iscritti	Flotta	Km percorsi
Milano	323.000	1.873	6.000.000
Torino	54.000	810	942.000
Verona	1.300	70	45.000
Firenze	43.000	460	612.000
Roma	226.000	1.200	3.300.000
Bari	300	30	1.600
<b>Totale</b>	<b>647.600</b>	<b>4.443</b>	<b>10.900.600</b>

Secondo un'analisi condotta recentemente dall'Osservatorio Top Thousand sull'universo delle grandi aziende clienti, il 20% di queste mette già a disposizione del proprio personale i servizi di sharing pubblico. Quasi il 50% delle imprese fa infatti ricorso al car sharing aziendale o al corporate car sharing.

La survey ha rilevato anche la quota di veicoli in flotta utilizzati "in condivisione": per il 75% del campione questa formula riguarda meno del 5% dei veicoli del parco e svolge una funzione di supporto. Il contesto è però in rapida evoluzione e destinato nell'immediato futuro a nuovi mutamenti con il 70% delle aziende che valuta come utile l'integrazione del car sharing nell'offerta di noleggio a lungo termine.

## Problemi da risolvere

Come tutti i settori innovativi, il car sharing fatica ancora a trovare attenzione e soprattutto risposte concrete a livello istituzionale. Il comparto necessita di soluzioni coerenti con la particolare tipologia del servizio.

Sicuramente tra i temi principali bisogna evidenziare come, attualmente, il panorama contrattuale e normativo presenti scenari differenti, a seconda delle città in cui si opera. E' necessario rendere il perimetro legislativo di riferimento uniforme ed omogeneo su tutto il territorio nazionale, sia per gli operatori privati che pubblici, creando un sistema che sia realmente di "mobilità integrata".

Manca oggi una definizione di "vehicle sharing", che ricomprenda una categoria più ampia e diversificata dei servizi offerti in sharing, non limitandosi alla sola autovettura.

Un passo in avanti verso la maggiore diffusione del servizio potrebbe esserci con la previsione del vehicle sharing tra i servizi di pubblica utilità, con la possibilità di godere di un regime fiscale agevolato al 10%.

Oltre a tali temi di assoluta priorità nell'agenda dell'Associazione, merita anche attenzione il riconoscimento di questa tipologia di veicoli all'interno del Codice della Strada, soprattutto per la semplificazione delle procedure riguardanti l'accertamento della titolarità alla guida e le modalità di rivalsa tra il conducente e azienda che eroga il servizio di sharing nei casi di sanzioni amministrative (multe, rimozioni forzate).

L'auto e lo scooter condiviso saranno comunque sempre più identificati come un vero e proprio sistema di mobilità sostenibile, alternativo all'auto privata e complementare al trasporto pubblico, all'interno del quale saranno previsti servizi sempre più innovativi e personalizzati.

## IMPRESE ASSOCIATE



### ACI GLOBAL S.p.A.

Via Stanislao Cannizzaro, 83/a - 00156 Roma  
Tel. 06 432261 - Fax 06 43226360  
marketing@aciglobal.it - www.aciglobal.it  
Presidente: Aurelio Filippi Filippi



### ALD AUTOMOTIVE

Axus Italiana S.r.l.  
Viale A. Gustave Eiffel, 15 - 00148 Roma  
Tel. 06 656851 - Fax 06 65671113  
direzione.it@aldautomotive.com - www.aldautomotive.it  
Amministratore Delegato: Andrea Badolati



### ALPHABET ITALIA FLEET MANAGEMENT S.p.A.

Via Vincenzo Lamaro, 51 - 00173 Roma  
Tel. 06 512981 - Fax 06 5123290  
servizio.clienti@alphabet.com - www.alphabet.com/it  
Presidente e Amministratore Delegato: Andrea Cardinali



### ARVAL ITALY FLEET SERVICES S.r.l.

Via Sette Regole 21 - Firenze  
Tel. 055 73701 - Fax 055 7370370  
arval@arval.it - www.arval.it  
Direttore Generale: Grégoire Chové



### ARVAL SERVICE LEASE ITALIA S.p.A.

Via Pisana, 314/B - 50018 Scandicci (FI)  
Tel. 055 73701 - Fax 055 7370370  
arval@arval.it - www.arval.it  
Direttore Generale: Grégoire Chové



### ATHLON CAR LEASE ITALY S.r.l.

Via Goito 58/A - 00185 Roma  
Tel. 06.412071 - Fax 06.41207222  
clienti@athloncarlease.it - www.athloncarlease.it  
Amministratore Delegato: Luca Nuvolin



**AUTONOLEGGI MORINI S.p.A.**

Via Antonini 20 - 20141 Milano  
Tel. 02 89550840 - Fax 02 89550888  
www.morinirent.com  
Amministratore Delegato: Fabio Bigo



**AVIS BUDGET ITALIA S.p.A.**

Viale Carmelo Bene, 70 - 00139 Roma (Sede Amministrativa)  
Via Roma, 96 - 39100 Bolzano (Sede Legale)  
Tel 06 419941 - Fax 0641994218  
www.avisautonoleggio.it - www.budgetautonoleggio.it  
Amministratore Delegato: Gianluca Testa



**AUTONOLEGGI DEMONTIS S.p.A.**

Via Predda Niedda, 23/A - 07100 Sassari  
Tel. 079 2639000 - Fax 079 2639039  
info@autonoleggidemontis.com  
Presidente: Antonio Demontis



**CAR2GO ITALIA S.r.l.**

Piazza XXIV Maggio, 12 - 20136 Milano  
Tel. 02 8378440 - Fax 02 58109474  
www.car2go.com - info@car2go.com  
Amministratore Delegato: Gianni Martino



**CAR SERVER S.p.A.**

Via G.B. Vico, 10/c - 42124 Reggio Emilia  
Tel. 0522 940610 - Fax 0522 940626  
carserver@carserver.it - www.carserver.it  
Amministratore Delegato: Giovanni Orlandini



**CARTABIANCA S.r.l.**

Corso Svizzera, 106 10143 Torino  
Tel. 011 747032 - Fax 011 7412522  
info@cartabianca.eu  
Presidente ed Amministratore Delegato: Gioachino Pedrel



**DEKRA ITALIA S.r.l.**

Via Fratelli Gracchi 27 - Torre Sud - 20092 Cinisello B.mo (MI)  
Tel. 02 899.29090 - Fax. 02 899.29200  
info.it@dekra.com - www.dekra.it  
Amministratore Delegato: Alberto Da Silva  
Amministratore Delegato: Toni Purcaro



**ECOPROGRAM S.p.A.**

Via Circonvallazione 16 - 15050 Alzano Scrivia (AL)  
Tel. 0383 382701 - Fax 0383 382691  
info@ecoprogram.net - www.ecoprogram.net  
Amministratore Delegato: Gianluca Barabino



**ENJOY BY ENI S.p.A**

Via Laurentina 449, 00134 Roma  
Tel: 06 5988.1  
servizioclienti@enjoy.eni.com  
Vice President Eni Smart Mobility: Giuseppe Macchia



**ESCARGO S.r.l.**

Strada Genova, 214 - 10024 Moncalieri (TO)  
Tel. 011 6899800 - Fax.011 6899879  
info@escargo.it - www.escargo.it  
Amministratore Delegato: Silvio Diciolla



**EUROPCAR ITALIA S.p.A.**

Corso Italia, 32 - 39100 Bolzano  
Tel 06 967091 - Fax 06 96709227  
www.europcar.it  
Amministratore Delegato e Direttore Generale: Fabrizio Ruggiero



**GESTION CAR S.r.l.**

Via E. Gianturco, 53 - 80146 Napoli  
Tel. 081 5634185  
www.gestioncar.com - amministrazione@gestioncar.com  
Amministratore Delegato: Clorinda Gargano



**HERTZ ITALIANA S.r.l.**

Via del Casale Cavallari, 204 - 00156 Roma  
Tel. 06 542941 - Fax 06 54294349  
ufficiostampa@hertz.com - www.hertz.it  
Direttore Generale e Amministratore Delegato:  
Massimiliano Archiapatti



**LEASEPLAN ITALIA S.p.A.**

Viale Alessandro Marchetti, 105 - 00148 Roma  
Tel. 06 967071 - Fax 06 96707400  
www.leaseplan.it  
Amministratore Delegato: Alfonso Martinez Cordero





**LOCAUTO S.p.A.**

Via Gustavo Fara, 39 - 20124 Milano  
Tel. 02 43020.1 - Fax 02 43020390  
www.locauto.it  
Presidente: Mario Tavazza  
Amministratore Delegato: Agatino Di Maira



**LOCAUTO RENT S.p.A.**

Via Gustavo Fara, 39 - 20124 Milano  
Tel. 02 43982911 - Fax 02 43980845  
www.locautorent.com  
Presidente: Mario Tavazza



**MAGGIORE RENT S.p.A.**

Via di Tor Cervara, 225 - 00155 Roma  
Tel. 06 229351 - Fax 06 22935323  
info@maggiore.it - www.maggiore.it  
Amministratore Delegato: Gianluca Testa



**MERCEDES-BENZ CHARTERWAY S.p.A.**

Via Giulio Vincenzo Bona, 110 - 00156 Roma  
Tel. 06 41595.678  
www.charterway.it  
Rappresentante Legale: Valentina Pedrazzini



**MERCURY S.p.A.**

Via della Volta, 183 - 25124 Brescia  
Tel. 030 3533354 - Fax 030 3546095  
info@mercuryspa.it - www.mercuryspa.it  
Amministratore Delegato: Italo Folonari



**METROPARK S.p.A.**

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Tel. 06 4486911 - Fax 06 4460782  
www.metropark.it - info@metropark.it  
Amministratore Delegato: Sara Venturoni



**PROGRAM di Autonoleggio Fiorentino Srl**

Via Piantanida 14 - 50127 Firenze  
Tel. 055 3436040 - Fax 055 3436042  
program@programautonoleggio.com  
www.programautonoleggio.com  
Amministratore Unico: Patrizia Bacci



**RENT MAX S.p.A.**

Via Cristoforo Colombo 112 - 00147 Roma  
Tel 06 72900500 - Fax 06 72902400  
info@rentmax.it - www.rentmax.it  
Direttore Generale: Francesco Giovanni Maria Nardulli



**SICILY BY CAR S.p.A.**

Via Cinisi, 3 - 90044 Villagrazia di Carini (PA)  
Tel. 091 6390111 - Fax 091 6390330  
sbc@sbc.it - www.sicilybycar.it  
Presidente: Tommaso Dragotto



**VODAFONE AUTOMOTIVE ITALIA S.p.A.**

SS 33 del Sempione Km 35, 212 - 21052 Busto Arsizio (VA)  
Tel. 0331 072200  
Via Monte Urano, 96 - 00138 Roma - Tel. 06 88170 1  
automotive.vodafone.it  
Amministratore Delegato: Nicolaus Gollwitzer



**VOLKSWAGEN**

Volkswagen Financial Services è un marchio di Volkswagen Leasing GmbH  
Via C.I. Petitti, 15 - 20149 Milano  
Tel. 02 39267881 - Fax 800 904 234  
vlcommerciale@vwfs.com - www.volkswagenleasing.it  
Country Managers: Bernhard Dyckhoff - Fabrizio Ruggiero



**WIN RENT S.p.A. - SIXT ITALY**

Direzione Generale e Amministrativa:  
Viale delle Arti, 123 - 00054 Fiumicino (RM)  
Tel. 06 65211 - Fax 06 65003121  
Sede legale: Corso Italia, 17 - 39100 Bolzano  
Tel. 199 100 666 - vintis@sixt.it - www.sixt.it  
Presidente Cda: Salvatore Vinti



**ADESIONE TECNICA**



**LEASYS S.p.A. a socio unico**  
 Viale delle Arti, 181 - 00054 Fiumicino (RM)  
 Tel. 06 83131131 - Fax 06 83132132  
 marketing@leasys.com - www.leasys.com  
 Amministratore Delegato: Claudio Manetti

**SOCI AGGREGATI**



**AGENZIA ITALIA S.p.A.**  
 Via Vittorio Alfieri, 1 - 31015 Conegliano (TV)  
 Tel. 0438 3681 - Fax 0438 22734  
 info@agita.it - www.agita.it  
 Presidente: Daniele Da Lozzo  
 Amministratore Delegato: Eros De Stefani



**B-RENT**  
 Via E. Ponzio, 52 - 86170 Isernia  
 tel:081 8333416 Fax:081 3958947  
 www.b-rent.it - direzione@b-rent.it  
 Amministratore Delegato: Vincenzo Brasiello



**CONSORZIO D.E.A.**  
 Viale Raf Vallone, 5 - 00173 Roma  
 tel. 324 6121508 - Fax 06 94443382  
 deaservizi@live.it  
 Amministratore Unico: Ernesto Consonni



**JOYRENT S.r.l.**  
 Via Pollative, 58/D - 59100 Prato  
 Tel. 0574 1858128 - Fax. 0574 734620  
 www.joyrent.it - direzione@joyrent.it  
 Amministratore Delegato: Roberto Masi



**MUOVIAMO PARKING S.r.l.**  
 Via Sicilia, 9/13 - 00187 Roma  
 Tel. 06 47082853  
 www.muoviamo.it/parking.html - amministrazione@muoviamo.it  
 Presidente: Simone Arbib



**PRIME S.r.l.**  
 Via Flaminia Vecchia, 491 - 00191 Roma  
 Tel. 06 33220167 - Fax 06 33225369  
 info@primerentcar.com - www.primerentcar.com  
 Amministratore Delegato: Saverio Castellaneta



**SAFO GROUP S.p.A.**  
 Piazzale Ezio Tarantelli 100 - 00144 Roma  
 Tel. 06 97990100 - Fax: 06 97990129  
 info@safogroup.it - www.safogroup.it  
 Presidente ed Amministratore Delegato: Elpidio Sacchi



**VAN4YOU S.r.l.**  
 Via Ticino, 30 - 20900 Monza  
 Tel. 039 946 72 59  
 servizioclienti@van4you.it - www.van4you.it  
 Amministratore Delegato: Massimo Del Mul

**Promosso da**

ANIASA

**Immagine coordinata, editing**

Sumo Publishing - Fleet Magazine

**Realizzato da**

Sumo Publishing - Fleet Magazine

**Analisi Dati e Redazione**

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

Finito di stampare  
nel mese di maggio 2016

“Rapporto ANIASA 2015”  
è disponibile sul sito  
**[www.aniasa.it](http://www.aniasa.it)**

Via del Poggio Laurentino, 11  
00144 Roma  
Tel. 06 99 69 579 - Fax 06 59 19 955  
[aniasa@aniasa.it](mailto:aniasa@aniasa.it)

© ANIASA - Associazione Nazionale Industria  
dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici

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