

24°
RAPPORTO

MOBILITY
TOURISM
CAR SHARING
COMPANY CAR
DIGITAL AUTOMOTIVE



MIT
MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



MUOVIAMO IL FUTURO
SICUREZZA SOSTENIBILITÀ CONDIVISIONE



ANIASA

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

AgenziaItalia



RENT AND LEASING SOLUTION



FLEET MANAGEMENT SUITE



SERVIZI DI PRATICHE AUTO



DATA DRIVEN COMPANY



SOFTWARE AS A SERVICE PER VOD



SERVIZI AMMINISTRATIVI



VIRTUAL WORKSPACE



SERVIZI DI OUTSOURCING
ASSICURATIVO



GESTIONE BOLLO AUTO



SOLUZIONI E SERVIZI TAYLOR MADE



LABORATORIO DI RICERCA AGITALAB



www.agita.it

24°

RAPPORTO ANIASA
sul noleggio veicoli 2024

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

ANIASA aderisce a Leaseurope, che raggruppa le analoghe associazioni di categoria in ambito europeo.

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

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

Per le aziende associate, ANIASA svolge le seguenti attività:

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

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

Consiglio Generale ANIASA

Presidente	Alberto Viano		
Vice Presidenti	Dario Casiraghi Mario Tavazza Gianluca Testa Philippe Valigny	Consiglieri	Enrico Colombo Italo Folonari Luigi Arcozzi Stefano Gargiulo Roberto Moneda
Past President	Massimiliano Archiapatti		

- 4 Premessa tecnica
- 5 Presentazione del XXIV Rapporto
- 13 Aspetti macroeconomici

CAPITOLO 1

25 IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL 2024

- 25 Indicatori chiave
- 27 Fatturato
- 30 Analisi dei volumi
- 32 Il cliente
- 33 Analisi della flotta
- 35 Utilizzo
- 36 Immatricolazioni ed acquisizioni
- 37 Punti vendita
- 38 Furti e delle appropriazioni indebite
- 40 Indicatori chiave aeroporti e downtown
- 42 Indicatori chiave noleggio breve termine vetture
- 43 Indicatori chiave noleggio breve termine furgoni
- 45 Indicatori chiave per tipologia di canale

CAPITOLO 2

49 IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2024

- 50 Indicatori chiave
- 51 Analisi del fatturato
- 55 Analisi della flotta
- 60 Analisi degli ordini
- 63 Analisi delle immatricolazioni
- 67 Analisi del corporate car sharing

CAPITOLO 3

69 LE FLOTTE AZIENDALI IN EU

- 72 Analisi dei canali di vendita
- 73 Analisi dei canali nei 7 Paesi top in EU
- 81 Analisi delle alimentazioni nei 7 Paesi top in Europa
- 89 Forecast alimentazioni flotte aziendali 2025-2027 nei 7 Paesi top in Europa
- 91 Alimentazioni nei 7 Paesi top in Europa (flotte e RAC)

CAPITOLO 4

106 I SERVIZI DI CAR SHARING

CAPITOLO 5

110 I SERVIZI DI DIGITAL AUTOMOTIVE

123 LE IMPRESE ASSOCIATE

PREMESSA TECNICA

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

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

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

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

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

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



PRESENTAZIONE XXIV RAPPORTO

Nel corso degli ultimi cinque anni, anche in conseguenza della pandemia, l'industria ed il mercato dell'auto hanno accelerato i processi di cambiamento in corso. L'evoluzione è diventata sempre più complessa e sottoposta a molteplici variabili a livello mondiale.

Nella nostra Europa il settore si sta innovando, ma non come tutti si aspettavano. Alcune rivoluzioni troppo velocemente annunciate non si stanno concretizzando nei tempi previsti, l'auto si trova ad affrontare una difficile e multiforme trasformazione epocale, con difficoltà di incrocio tra domanda ed offerta. La transizione energetica, la concorrenza cinese, le necessità di approvvigionarsi di materie prime e di frenare l'incontrollato aumento generale dei costi, la tutela dei patrimoni industriali e delle consolidate strutture sociali ed economiche. Ed adesso i discutibili e antistorici dazi imposti e poi ad oggi sospesi dagli Stati Uniti. Tutte sfide che richiedono interventi urgenti e mirati. Una situazione resa più complicata da una legislazione EU con obiettivi di certo condivisibili, ma che stanno apparendo troppo ambiziosi e distanti dalle realtà delle nostre strade e dalle priorità economiche e di spesa di un numero elevato di cittadini europei.

Il 2024 si annovererà quindi, automobilisticamente parlando, come un anno spiacevole. E sul 2025 non si stagliano migliori scenari, aleggiando un'aria di crisi prodotta da una tempesta perfetta per le ridotte vendite di vetture elettriche, per gli investimenti miliardari che non tornano, per le fabbriche che chiudono, anche in Germania. E la Cina, come da più parti segnalato, è sempre più vicina: forte oggi di innovative tecnologie, del dominio sulle terre rare, di prodotti di qualità sia elettrici che termici, con brand poco conosciuti, ma che cominciano ad essere visti nell'advertising pubblicitario e sulle nostre strade.

Per rilanciare l'automotive, che è stato pilastro fondamentale dell'industria e dell'economia EU dal secondo dopoguerra, e che contribuisce con 1 trilione di euro al PIL ed ha un'offerta da 13 milioni di posti di lavoro, la Commissione Europea -dopo prolungati dibattiti e confronti con gli stakeholder iniziati nel 2023- questa primavera ha finalmente presentato il Piano d'Azione Automotive, collegato con il Green Deal europeo e con la strategia digitale dell'UE. I consacrati obiettivi ambientali e di elettrificazione della mobilità non cambiano, ma è fondamentale, come rilevato dal Rapporto Draghi, porre rimedio ai maggiori costi e alla dipendenza esterna, ridurre il deficit di competenze in ambito tecnologico con la Cina e gli USA.

La complessità dell'attuale scenario impone interventi mirati e concreti per salvaguardare la competitività dell'industria automotive europea. E il percorso legislativo e politico che dovrà accompagnare la transizione dovrà essere certo e coerente. Occorre darsi da fare, sul serio.

Iniziando a risolvere il problema delle famose multe, dall'ACEA più volte evidenziato alla Commissione Europea, ribadendo la necessità di una revisione urgente del sistema delle sanzioni. Giova menzionare che a favore della cancellazione o del congelamento delle sanzioni si sono espressi anche diversi Governi europei e le Confindustrie di Francia, Germania e Italia.

Il mercato automotive in Italia

La crisi del settore industriale automobilistico nazionale non è un fenomeno solo congiunturale, ma ha origini più lontane nel tempo. Il calo del 2024 ha riportato il settore autoveicoli su quote di produzione molto più basse rispetto a quelle del 2019 (-27,5%). Inoltre, gli stessi livelli del 2019 già scontavano due anni di flessione, rispetto al picco toccato nel 2017 (-12,4%). I numeri sono purtroppo chiari: nel 2024 il settore è sceso ai livelli di produzione del 2013 (anno che ha seguito il momento più difficile della crisi finanziaria)

Quanto sia complessa la situazione del mercato nazionale è fotografato dal confronto dei dati delle immatricolazioni degli ultimi 5 anni: il 2024 ha chiuso con 1.560.000 nuove targhe, un calo dello 0,5% sul 2023, ma di ben il 19% sul 2019, l'anno ante pandemia e al cui livello il mercato italiano non riesce proprio a tornare. Nonostante il Pil abbia raggiunto e superato il livello del 2019, mancano all'appello 360 mila auto nuove, mentre prosegue l'invecchiamento del circolante, aumentato nel quinquennio trascorso da 11,5 a 13 anni di media.

Una situazione che rappresenta un forte rischio al ribasso nello scenario di previsione della produzione industriale e del PIL italiano per il 2025. Seppure più sereni per il recente miglior posizionamento nel rating finanziario, c'è da preoccuparsi seriamente se il crollo della produzione si acuisce ulteriormente, trascinando l'intera produzione industriale, negativa da ben 25 mesi.

È da rimarcare inoltre che la transizione verso una mobilità a zero emissioni è molto distante dalle previsioni di sviluppo ed ha visto lo scorso anno la crisi di molti soggetti economici, che hanno investito nell'elettrificazione. Il 2024 chiude con una quota BEV al 4,2%, identica a quella del 2023. Le auto ibride plug-in (PHEV) registrano una quota complessiva per il 2024 fermata al 3,3%, inferiore al 4,4% dell'anno precedente. La quota totale di vetture elettrificate (ECV) nel 2024 si attesta al 7,5%, contro l'8,6% del 2023.

Il mercato del noleggio nel 2024

I risultati di fine 2024 indicano un comparto industriale e di servizi di mobilità che gode di ottima salute, l'intero comparto rappresentato da ANIASA è arrivato lo scorso anno ad un fatturato di 15,8 miliardi, un deciso aumento rispetto ai 14 miliardi del 2023.

Il business del lungo termine ha conseguito un giro d'affari di oltre 12,5 miliardi, mentre il settore del breve termine rappresentato ha superato quota 1,5 miliardi. Ed è in crescita la rilevanza economica prodotta dalle attività di servizi automobilistici e digitali strettamente collegati al settore del noleggio.

Il comparto nel suo complesso, seppure interrompendo la pluriennale serie record, continua a rivestire il ruolo di primo attore della mobilità nazionale, immatricolando – tra auto e veicoli commerciali leggeri – un complessivo di 470.000 unità, pari al 26,7% dell'intero mercato italiano, per un valore di acquisti sul mercato nazionale di 18 miliardi di euro.

A fine 2024 la clientela degli operatori del noleggio a lungo termine ha raggiunto quota 268.000 soggetti, di cui 95.000 aziende, 3.000 pubbliche amministrazioni e 170.000 privati, una voce quest'ultima tornata ad aumentare, con grandi spazi crescita, come confermato dal marketing automobilistico, non solo di case auto, ma anche di grandi concessionari. Una conferma del trend che vede sempre più italiani preferire alla proprietà formule di utilizzo di servizi di mobilità a pagamento "all inclusive".

Il noleggio tira le fila di una trasformazione epocale, con un'imprenditoria forte di 20.000 addetti e che si allarga sul territorio, con la crescita di nuove piccole e medie imprese, spesso in collaborazione con le aziende di maggiori dimensioni, offrendo servizi ad una clientela esigente e attenta. Clientela sempre più originata dalle reti dei concessionari, oggi interessati con il rivoluzionario cambiamento del modello distributivo, delle officine e dei centri di manutenzione, diventati tutti partner essenziali per il noleggio ed erogatori di servizi di mobilità.

Il comparto del noleggio a lungo termine, il più rilevante del settore in termini numerici, sembrerebbe aver ridotto la forte velocità registrata negli anni precedenti, un quinquennio record, saltando il 2020 pandemico, con un'incidenza arrivata dal 15% a quasi il 24% del mercato nazionale. Il confronto con il 2023 (-15% di immatricolazioni totali) è necessariamente difficile. Il 2023 è stata, infatti, un'annata molto positiva per il recupero delle consegne dei veicoli ordinati dalla clientela, in forte ritardo a causa della crisi dei microchip e dei lunghi ed incerti tempi di produzione e consegna. La vera ricchezza del settore è la continuità di apprezzamento da parte della clientela, che ha garantito una flotta di quasi 1,3 milioni di unità ed ha stimolato il fatturato arrivato a 12,5 miliardi complessivi (+17% sul 2023).

Arricchiscono i risultati del 2024 i 4,7 milioni di contratti di noleggio a breve termine, produttivi di oltre 38 milioni di giornate di noleggio per esigenze di spostamenti a fini turistici o a breve termine. Una funzione essenziale quella del rent a car non solo per la mobilità nazionale, ma per la generazione di un amplissimo indotto dell'ecosistema turistico, settore strategico per la crescita del Paese. L'andamento del settore è stato caratterizzato da un contesto di mercato sempre più competitivo, con un significativo incremento del numero di operatori, attivi specialmente a livello locale e con servizi

c.d. low cost. Elemento che se da un lato produce effetti positivi in termini potenziali sul mercato dall'altro, proprio per il ridotto dimensionamento e la scarsa esperienza sul campo, producono un elevato numero di complaint da parte della clientela, fattore che va a discapito dell'immagine di tutto il comparto.

Le aziende di maggiori dimensioni del renting, peraltro, hanno un parco veicoli costantemente rinnovato con un conseguente aumento per l'acquisto flotta dovuto al consistente incremento dei listini e affrontano un crescente incremento dei costi gestionali causato da vari fattori quali l'aumento esponenziale dei danni e dei furti (totali e parziali) e dei canoni concessori pagati verso gli aeroporti e le stazioni ferroviarie, con pericolose riduzioni dei margini operativi che non compensano adeguatamente gli investimenti necessari a garantire gli standard richiesti dal mercato. In parallelo si deve constatare, altresì, una paradossale situazione distonica del mercato causata da interventi di diversi Enti preposti su rilevanti tematiche ad alto impatto aziendale, il cui contraddittorio operato ostacola, paradossalmente, una linearità di comportamenti nel settore, da sempre ispirato a logiche di totale trasparenza amministrativa e correttezza tributaria.

Un 2024 in grande fermento per il car sharing, che continua ad attraversare un rilevante processo di assestamento e di rinnovamento del modello operativo, avvicinandosi sempre più alle dinamiche del breve termine con una diminuzione del numero dei contratti ed un aumento della durata. Un notevole sforzo dettato dalla necessità di riorganizzare le attività operative secondo i trend appena citati, ma facendo i conti con un modello di business che, di fronte ad un atteggiamento nei fatti miope dei grandi Comuni non aiuta il comparto a superare le conseguenze della pandemia.

La digitalizzazione e la telematica stanno ridefinendo una nuova mobilità. Le tecnologie digitali integrate nei veicoli non solo migliorano l'esperienza di guida, ma trasformano anche la gestione dei veicoli. La telematica, che combina telecomunicazioni e informatica, consente la connessione in tempo reale tra i veicoli, le infrastrutture e i sistemi di controllo, facilitando l'analisi dei dati per ottimizzare la gestione e la manutenzione, migliorare la navigazione e creare interazioni intelligenti con le città.

È in questo scenario che le associate operanti nel campo della Digital Automotive rivestono un ruolo fondamentale nel promuovere l'adozione di tecnologie innovative e nel facilitare la collaborazione tra aziende, enti di ricerca e governi. Attraverso le sinergie con università, società di telematica avanzata, software house, system integrators e PA il comparto intende creare un ecosistema che favorisca l'innovazione, la sicurezza e la sostenibilità, guidando la transizione verso veicoli sempre più innovativi e connessi.

Il settore intero rappresentato da ANIASA può vantarsi di contribuire a produrre un contributo annuo alle casse erariali, continuo e garantito, arrivato a 2,8 miliardi.

	2024	2023	2022	Var. % 2024/2023
Fatturato (€)	15,8 miliardi	14 miliardi	13 miliardi	+13%
Immatricolazioni di cui	473.166	526.515	448.500	-15,9%
- breve termine	98.917	86.516	62.500	+14,4%
- lungo termine	374.040	438.347	346.000	-14,7%
Flotta Circolante di cui	1.442.000	1.351.000	1.249.000	+6,8%
- breve termine	155.000	134.000	122.000	+16%
- lungo termine	1.287.000	1.217.000	1.127.000	+5,8%

Fonte: ANIASA

Il noleggio volano del sistema mobilità del Paese

Le grandi tematiche devono essere affrontate con professionalità, responsabilità e visione del futuro. E l'intervento sulle normative di settore non può essere disgiunto da una visione attenta e lungimirante da parte del legislatore.

ANIASA ha sempre sottolineato nelle sedi istituzionali come – in considerazione dei vantaggi economici e gestionali – il noleggio veicoli svolga una funzione rilevante nell'ambito dell'economia, sviluppando crescenti interconnessioni con la domanda di mobilità sostenibile, con l'industria dell'auto e il relativo indotto, con attenzione alle tematiche ambientali, con l'articolato comparto dell'industria turistica e con le sinergie intersettoriali del trasporto e della gestione di infrastrutture.

Da qui negli anni una serie sempre più fitta e continua di incontri e interlocuzioni con i soggetti pubblici, proponendo aggiornamenti alle normative di maggior impatto, evidenziandone sempre l'esclusiva valenza diretta o finale per la clientela.

Il 2024 è stato tuttavia caratterizzato, pur in una di certo complessa e difficile situazione politico-generale, dalla necessità di una maggiore attenzione non solo alle caratteristiche produttive, ma anche alle ricadute sulla gestione dei servizi di mobilità per i 260.000 clienti del noleggio.

L'esemplare vicenda del fringe benefit per le auto aziendali

Nel delineato e delicato contesto dell'automotive, su cui per l'intero 2024 tutta la politica si è espressa con preoccupazione e auspici, si è abbattuta con la Legge di Bilancio a fine anno una inattesa nuova regolamentazione tributaria dell'auto concessa in uso promiscuo dalle aziende ai dipendenti e collaboratori.

Si tratta di una modifica finalizzata “al raggiungimento degli obiettivi di transizione ecologica ed energetica” condivisibile. Favorendo l’adozione di veicoli a zero o basse emissioni, nel contempo si penalizzano fortemente e da subito le auto endotermiche e, soprattutto, le altre alimentazioni ibride. L’accelerazione pretesa dalla Finanziaria per il mercato sulle auto a elettriche non è seguita, tra l’altro, dall’implementazione del PNRR quanto alla rete di ricarica per le BEV e PHEV, i cui 742 milioni rimangono in larga misura inutilizzati.

Andando sui numeri, la nuova normativa favorisce potenzialmente circa il 13% delle immatricolazioni delle auto aziendali, ma aumenta la tassazione per l’uso dell’86%. E si tratta di un aumento per dipendenti e imprese in media del 70%.

Un discutibile aggravio che causa negatività sulle dinamiche del mercato: per evitare la maggior tassazione la clientela ha immediatamente chiesto la proroga dei contratti in essere. Un rinvio degli acquisti valutabile in circa 80.000 vetture con una riduzione del PIL di 2,7 miliardi di euro.

Il nuovo regime rischia di diventare un freno economico ed ambientale, incidendo pesantemente sul settore dell’auto aziendale, pari nel 2024 al 42% delle immatricolazioni, e che è da sempre all’avanguardia per i propri veicoli nuovi, più sicuri e più green. In pratica l’esatto contrario degli obiettivi della Legge di Bilancio e la conferma che difficilmente può avvenire lo spostamento dall’alto delle scelte per l’automotive.

ANIASA ha da subito evidenziato, unitamente a Confindustria e ANFIA, la necessità di prevedere una gradualità normativa e di salvaguardare gli ordini effettuati nel 2024.

Alla fine le giuste istanze del settore sono state, seppure in parte, recepite dal Governo e approvate dal Parlamento (dopo ben quattro tentativi!) con il DL Bollette di fine aprile scorso, ma dopo sei mesi di dibattito e di incertezze di tutta la filiera.

Se a questa manovra si aggiunge anche l’imprevista rimodulazione dei 4,5 miliardi di euro del Fondo Automotive (per il triennio 2025-2027 si è scesi a 200 ml/anno), si rileva sempre più la necessità di un piano organico, che – con certezza e stabilità nell’arco temporale – valorizzi le possibilità del noleggio di produrre vantaggi gestionali e risparmi economici per la nuova domanda di mobilità richiesta da aziende e privati.

Importanti appuntamenti per il 2025

L’anno in corso sarà fondamentale per la definizione della riforma fiscale stabilita dalla legge delega n. 111 del 2023, da completarsi entro dicembre 2025.

È questa un’occasione storica per definire le essenziali coordinate di un progetto strutturale per il comparto. Molteplici sono le aspettative del settore, basate sulle già approvate statuizioni legislative.

Da una parte c'è il riequilibrio della deducibilità dei costi per le auto aziendali, ancorati a regole addirittura di fine 1997 e che da allora nuocciono alla competitività delle aziende nazionali, laddove i competitor EU vantano trattamenti fiscali di maggior favore.

Dall'altra, la perenne diseguaglianza sulla detraibilità dell'IVA. Questa materia, seppure complessa e gestibile solo in ambito EU, vede scadere il prossimo 31 dicembre l'ennesima proroga in deroga alla normativa comunitaria. Stabilire un contenuto aumento di detraibilità dell'IVA dal 40 al 50%, anche in via sperimentale per il successivo triennio, rafforzerebbe la valenza di correttezza fiscale derivante dal noleggio e annullerebbe preoccupazioni infondate di maggior evasione.

No ai dazi occulti

Si tratta quindi di utilizzare con buonsenso, e non indiscriminatamente per fare semplice cassa, i meccanismi della leva fiscale. Servono disposizioni che supportino le fondamentali attività delle PA interessate, ma nel contempo considerino le peculiarità delle attività imprenditoriali, senza cioè stringere le aziende di ogni dimensione e comparto nei famosi "lacci e laccioli".

Una saggia ed attenta attività legislativa produrrebbe benefici per tutti gli attori: enti ed uffici pubblici, aziende, clientela. Diversamente si continuerebbe a immergersi nella giungla di semplificazioni fittizie, che, oltre a tradursi in aumento di inutile e costoso contenzioso, tolgono tempo ed energie vitali alle attività imprenditoriali.

La riforma dei tributi locali

Il recente DDL per la riforma dei tributi locali, oggetto in questi mesi di definizione in Parlamento in base alla Legge Delega per la riforma fiscale, mira a regolamentare e semplificare la materia, anche con l'obiettivo della piena attuazione del federalismo fiscale regionale.

Il provvedimento, che sarà definito dopo vari passaggi istituzionali, interviene con fervore sulla fiscalità del noleggio, prevedendo una specifica normativa per il pagamento dei tributi locali. In aggiunta sono contemplati maggiori oneri amministrativi per i contratti di noleggio a lungo termine, con distonica equiparazione al leasing finanziario. Sorgono inoltre forti rischi di minor tutela degli asset di proprietà, i veicoli, crescente oggetto di furti, di appropriazioni indebite, di altri eventi delittuosi.

Questa struttura di modello tributario è tuttavia ancorata alle radici della mobilità storica di inizio 1900, sulla base della residenza dell'automobilista "tipo", che circola in un contesto locale e con auto in proprietà. Il noleggio è inserito in questo scenario, ma, visto lo sviluppo e la rilevanza, occorre un approccio diverso.

Per dare puntuale valore ai principi di territorialità del prelievo fiscale secondo l'articolo 119 della Costituzione e della nutrita legislazione sul federalismo fiscale, potrebbe

configurarsi per i veicoli immatricolati ad uso locazione un regime speciale, basato su un sistema a livello interregionale.

Un sistema che garantirebbe a tutte le PA una partecipazione alle risorse finanziarie derivanti dal noleggio. Risorse che così contribuirebbero, tra l'altro, alla manutenzione di tutte le strade percorse dalla propria flotta (nel 2024 sono stati percorsi 32 miliardi di chilometri) e non solo a quelle di determinati enti locali.

Una normativa quadro per il settore

La vicenda del fringe benefit è un segnale tangibile della necessità ed utilità di un quadro legislativo organico per il settore, considerata la sua crescente valenza economica e di mercato.

Le sempre più numerose innovazioni in ambito normativo, specialmente fiscale, che hanno toccato il settore in questi ultimi anni – dal nuovo assetto per il pagamento della tassa automobilistica annuale all'apertura del noleggio ai settori dei taxi e Ncc ed ai veicoli industriali, alla prevista regolamentazione delle infrazioni al Codice della Strada commesse dai locatari – hanno spesso finito per toccare il settore nei suoi gangli vitali, pur nascendo da considerazioni e scopi affatto differenti.

Nella consapevolezza della complessità, è arrivato il momento di perseguire il fine di definire con le Istituzioni una regolamentazione unitaria e specifica del settore della locazione veicoli senza conducente.

Anche perché, affinché siano concretizzabili gli obiettivi della recentissima comunicazione EU sulla decarbonizzazione delle auto aziendali, diventa obbligatorio ed imprescindibile un quadro normativo organico, completo, che affronti le più rilevanti problematiche in questione, promuovendo le alimentazioni e le motorizzazioni maggiormente ecologiche.

C'è ovviamente da percorrere molta strada ed è quindi necessaria la collaborazione con le amministrazioni pubbliche locali e centrali, con le quali, condividendo tali scenari e facendo leva sull'utilità collettiva delle soluzioni, si possa avviare un produttivo dialogo per un'intelligente riconsiderazione del peso della fiscalità e della burocrazia, assurdamente improduttivo ed inutile per tutti i soggetti.

*Alberto Viano,
Presidente ANIASA*



24°

ASPETTI MACROECONOMICI

Nel 2024, l'economia globale ha registrato una crescita moderata, con un'espansione del PIL mondiale stimata tra il 2,6% e il 3,1%, a seconda delle fonti. Questa performance riflette una resilienza economica nonostante le sfide legate alle tensioni commerciali e geopolitiche. Il FMI ha stimato una crescita del PIL mondiale del 3,2% nel 2024, in linea con l'anno precedente e anche con le stime dell'OCSE attestate al 3,1%, evidenziando una stabilità rispetto al 2023. Più conservativa la Banca Mondiale, secondo cui la crescita non è andata oltre il 2,6%, dopo anni di shock negativi.

L'inflazione ha mostrato segnali di rallentamento nel 2024. Il FMI ha riportato un'inflazione globale in calo dal 6,8% nel 2023 al 5,9% nel 2024.

Nel complesso il 2024 ha visto un'economia globale in crescita moderata, con segnali positivi sul fronte dell'inflazione. Tuttavia, le tensioni commerciali e geopolitiche hanno rappresentato rischi significativi, sottolineando la necessità di politiche economiche coordinate e riforme strutturali per sostenere la crescita futura.

In questo scenario, l'Europa ha mostrato un evidente segno di squilibrio interno. La crescita dello 0,8% del PIL non riflette uno stato di salute generale dell'economia, ma è la media di due realtà che si muovono ormai da due anni in direzioni opposte.

Da un lato prosegue la crescita di quei comparti legati ai servizi e soprattutto al turismo. Dall'altro il comparto industriale è in sofferenza ormai da anni, per le note difficoltà che incombono sul sistema produttivo. Questa debolezza attraversa tutte le economie, ma si manifesta in maniera marcata dove la componente industriale è più importante, in primis la Germania.

L'Italia ha un sistema manifatturiero intrinsecamente legato a quello tedesco e infatti il fatturato dell'industria mostra il segno meno per il secondo anno consecutivo. Tuttavia, grazie alla resilienza della nostra economia, ben bilanciata tra produzione e servizi, questa riesce ad avere tutti gli indicatori in area positiva, dai capitoli di spesa e investimenti fino all'occupazione a livelli record. Unica eccezione le importazioni, condizionate anche da una moneta meno robusta degli anni scorsi, specie nei confronti del dollaro.

Il mercato auto si è confermato stabile sui livelli poco inferiori a 1,6 milioni di auto nuove. Ciò è dovuto a fattori diversi. Principalmente, va registrato un allungamento del ciclo grazie alla migliore qualità dei prodotti, che ha portato a vendere le auto dopo oltre 8 anni dalla prima immatricolazione. In secondo luogo, l'apprezzamento dei valori di vendita, che ha portato a un risultato record di oltre 47 miliardi per la vendita di auto nuove, ha tuttavia concentrato la domanda nella fascia media e medio alta

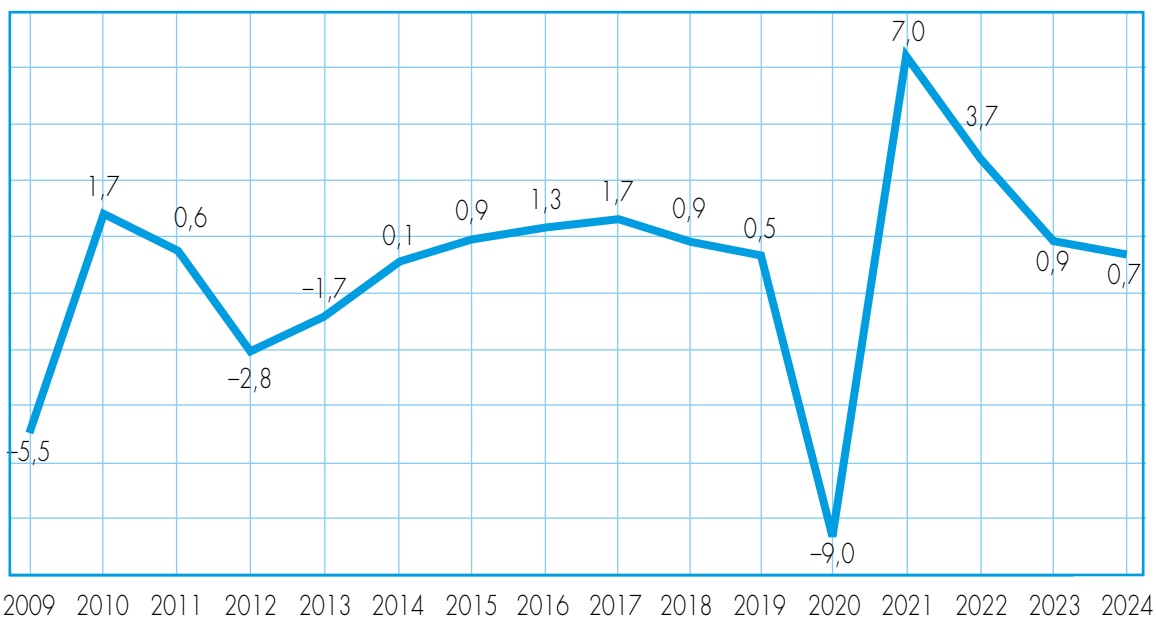


ASPETTI MACROECONOMICI

del mercato, avendo reso non accessibile il prodotto per quei clienti con capacità di spesa fino a 20.000 euro di listino.

Una parte della clientela ha probabilmente virato verso l'offerta di auto usate, che hanno sfiorato i 3 milioni al netto delle auto-immatricolazioni, una cifra ben superiore anche al livello pre-pandemia. In generale, la domanda complessiva di auto si è attestata sopra i 4,5 milioni di unità e il gap rispetto ai volumi del 2019 è ascrivibile sia al ciclo più lungo, sia al peso degli strumenti finanziari che hanno risentito dei tassi più elevati.

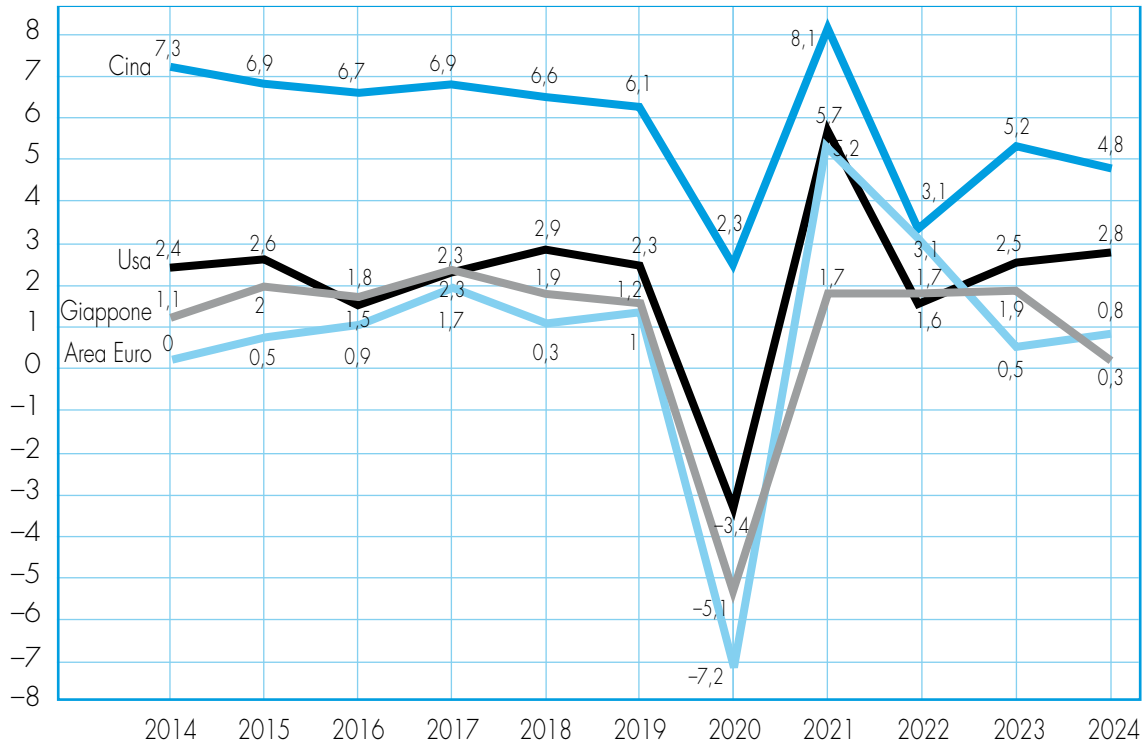
Grafico 1 - PIL Italia - var% 2009-2024



Fonte: Istat

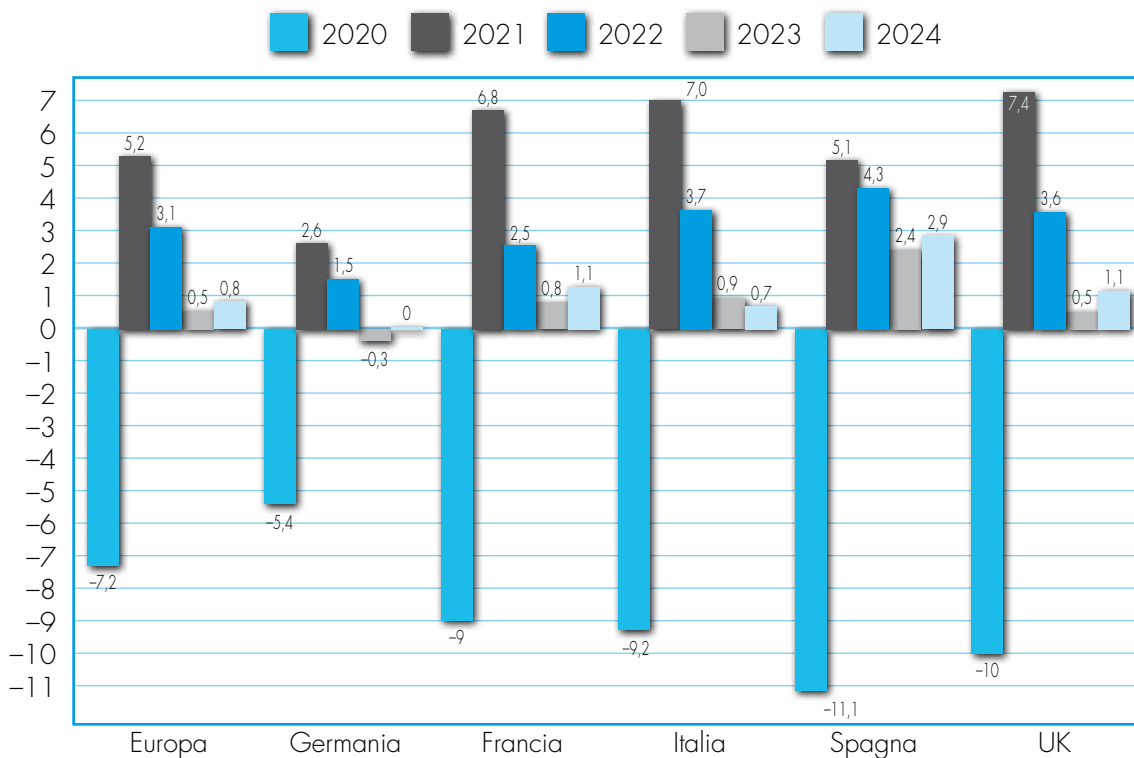


Grafico 2 - PIL per Paese - var%



Fonte: IMF

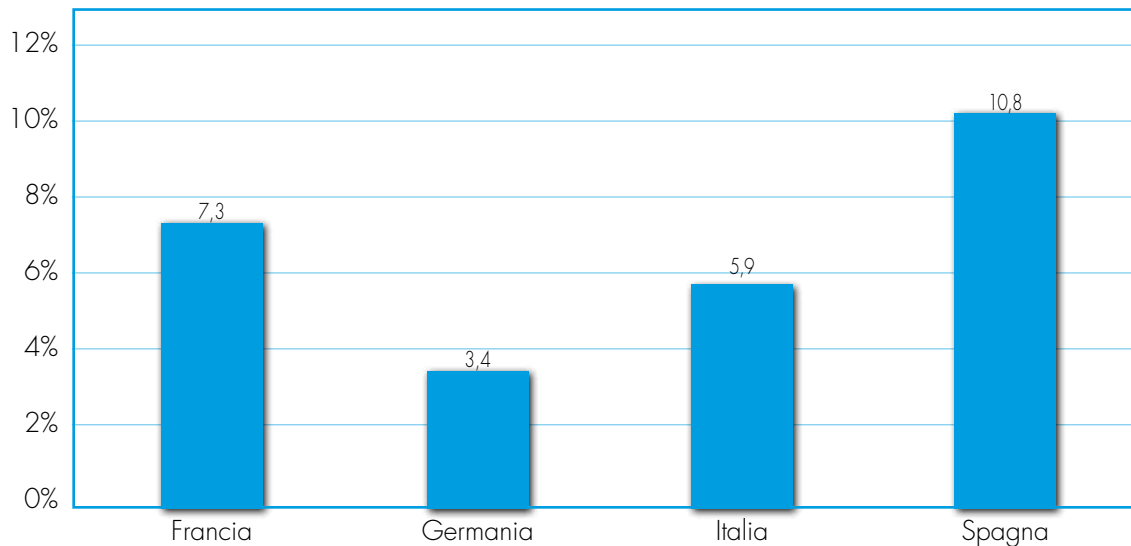
Grafico 3 - PIL Europa - var.% 2020-2024



Fonte: IMF e Istat

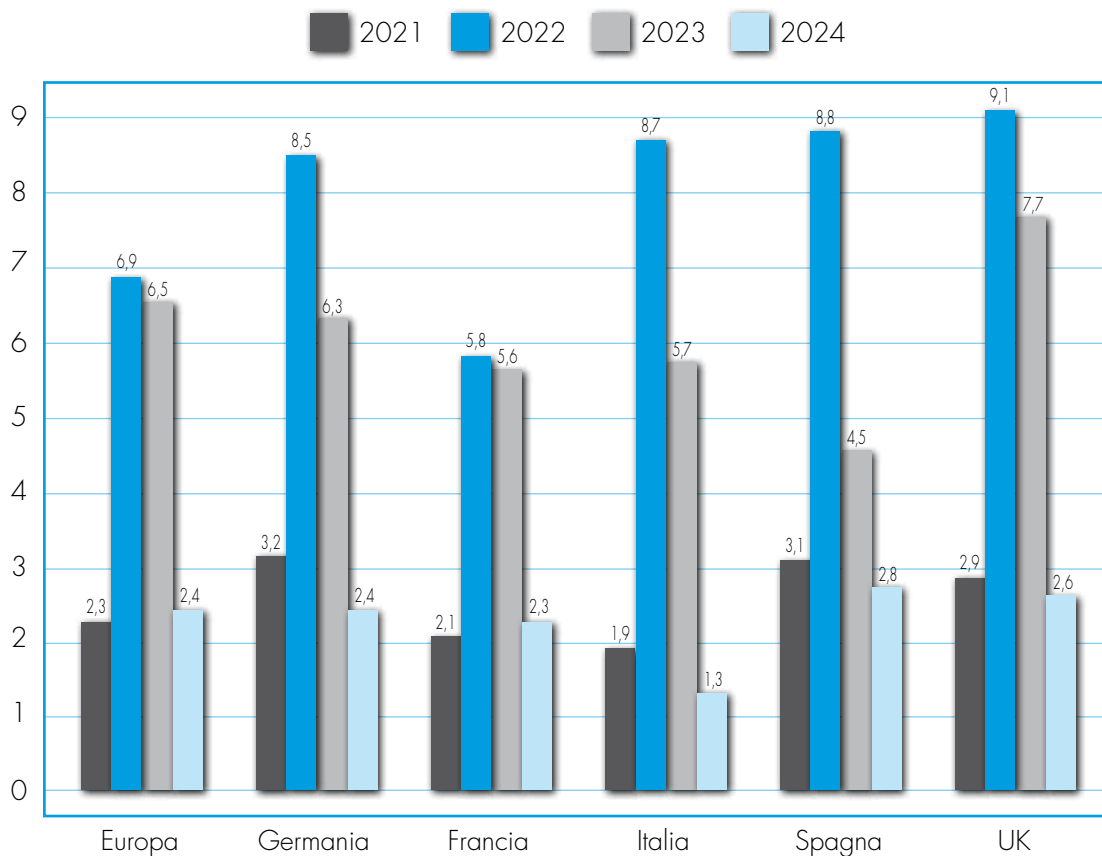


Grafico 4 - Tasso disoccupazione in Europa - IV trimestre 2024



Fonte: Eurostat

Grafico 5 - Prezzi al consumo Europa - var.% 2021-2024



Fonte: IMF

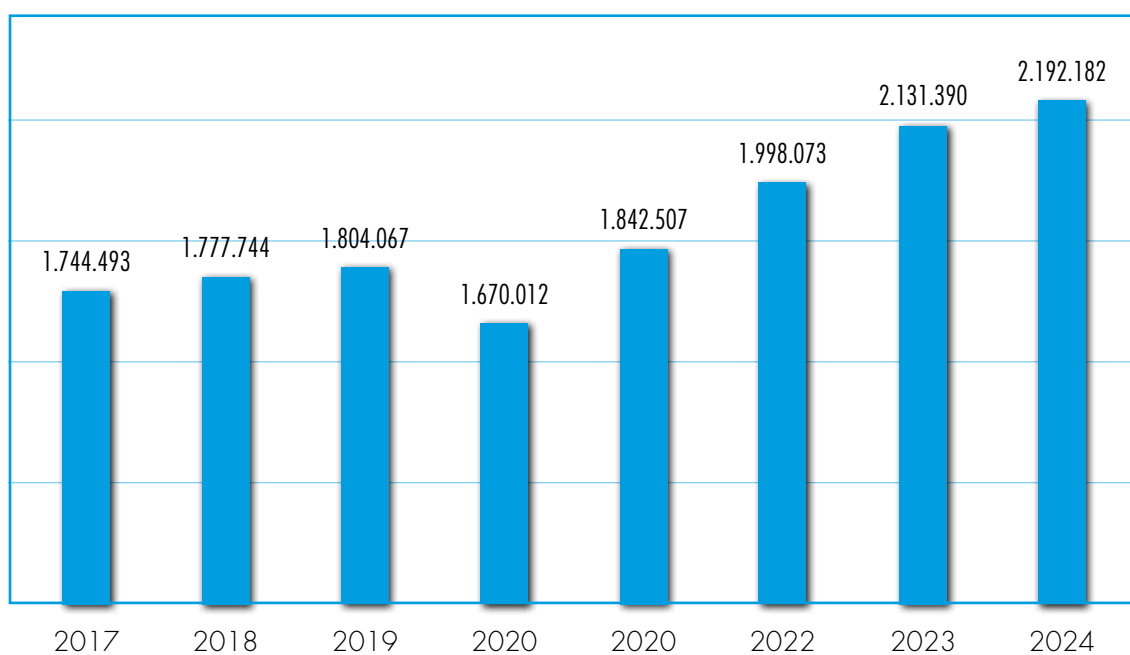


Tabella 1 - PIL e principali componenti economici in Italia - var. %

	Var 2024/2023
PIL	+0,7%
Spesa per consumi delle famiglie	+0,4%
Spese per consumi amministrazioni pubbliche	+1,1%
Investimenti fissi lordi	+0,5%
Esportazioni	+0,4%
Importazioni	-0,7%

Fonte: Istat

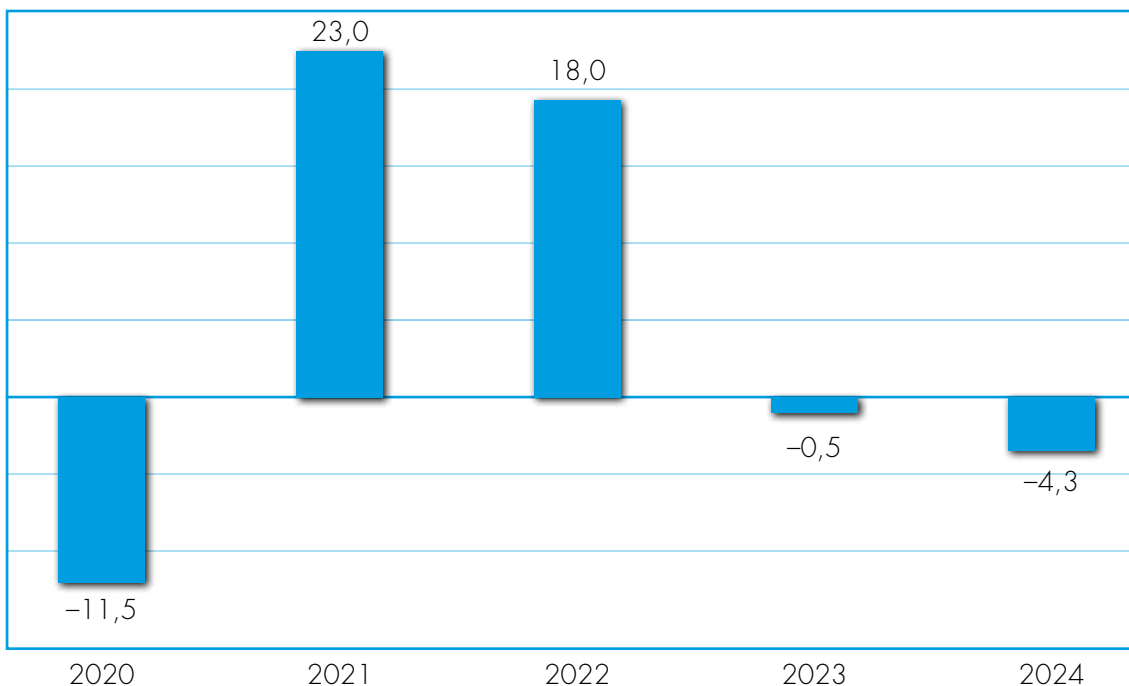
Grafico 6 - PIL ai prezzi di mercato (mln €) 2017-2024



Fonte: Istat

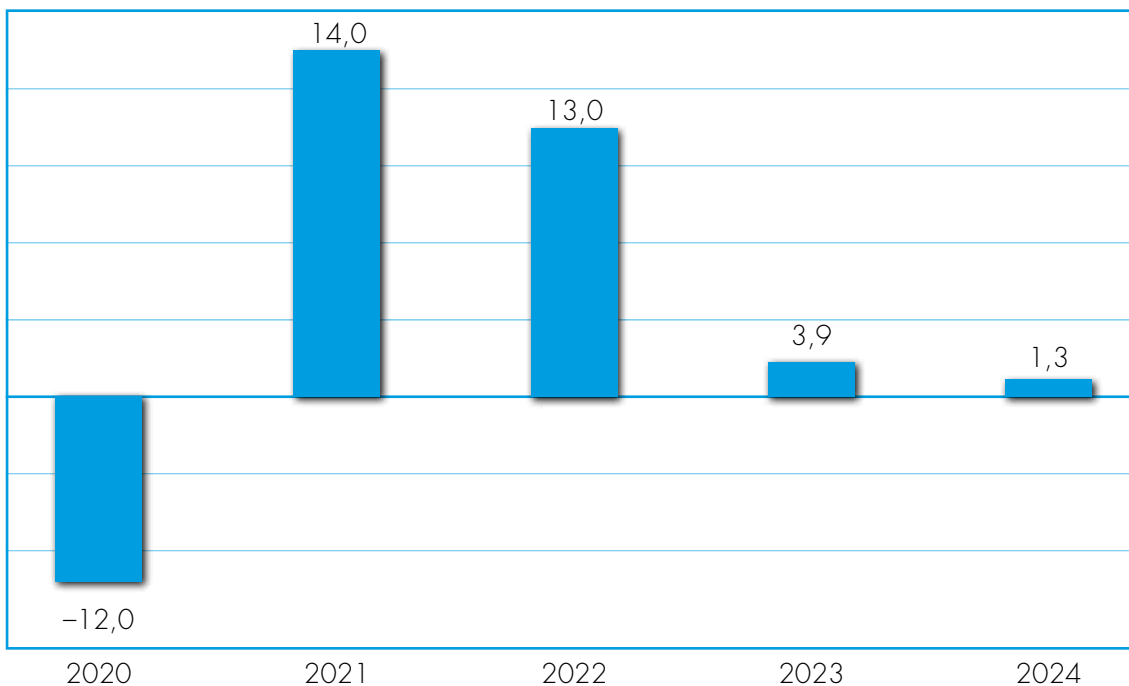


Grafico 7 - Fatturato industria in Italia - var. % 2020-2024



Fonte: Istat

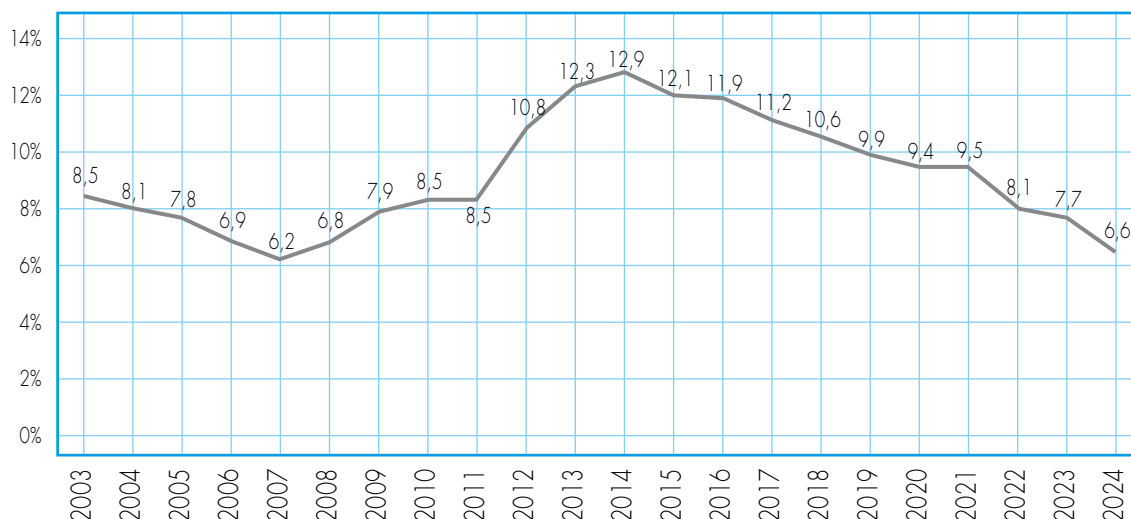
Grafico 8 - Fatturato servizi in Italia - var % 2020-2024



Fonte: Istat



Grafico 9 - Tasso di disoccupazione in Italia -2023-2024



Fonte: Istat

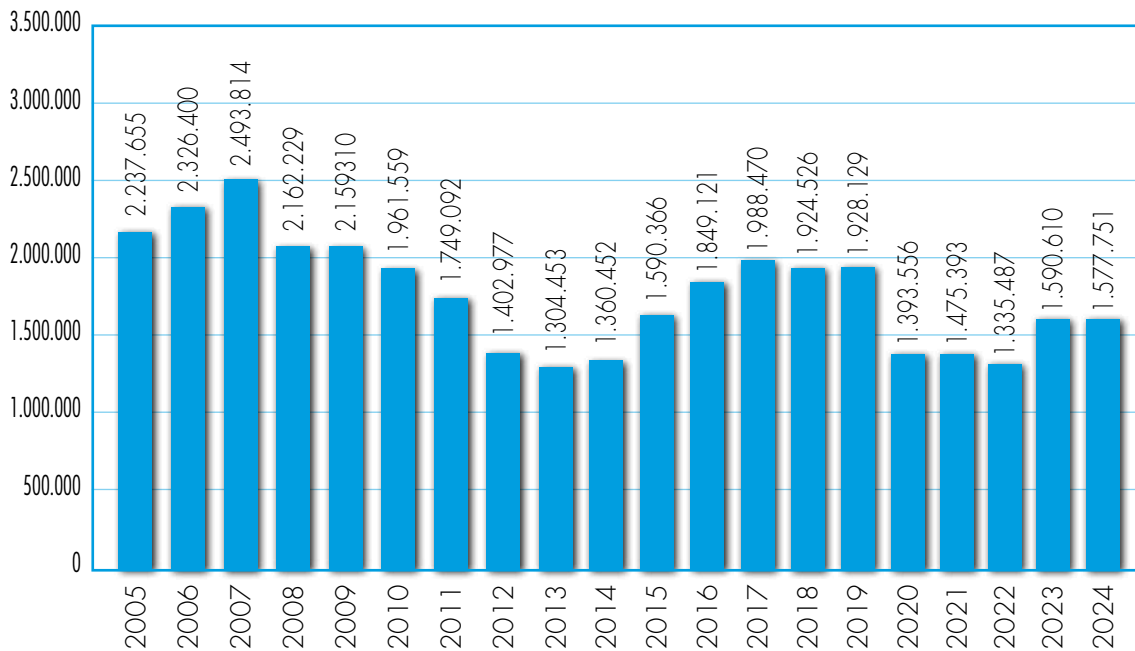
Tabella 2 – Variazione 2023-2024 dei prezzi per tipologia di spesa in Italia

Tipologia di spesa	2024 vs 2023
Prodotti alimentari e bevande analcoliche	2,4%
Bevande alcoliche e tabacchi	2,3%
Abbigliamento e calzature	1,2%
Abitazione, acqua, elettricità e combustibili	-5,6%
Mobili, articoli e servizi per la casa	0,8%
Servizi sanitari e spese per la salute	1,5%
Trasporti	0,7%
Acquisto automobile	1,7%
Pneumatici	3%
Ricambi	2,8%
Benzina	-2,2%
Gasolio	-3,8%
Lubrificanti	1,7%
Riparazioni e manutenzioni mezzi di trasporto	3,3%
Comunicazioni	-5,6%
Ricreazione, spettacoli e cultura	1,3%
Istruzione	2,2%
Servizi ricettivi e ristorazione	2,4%
Altri beni e servizi	2,6%
Indice generale	1%

Fonte: Istat

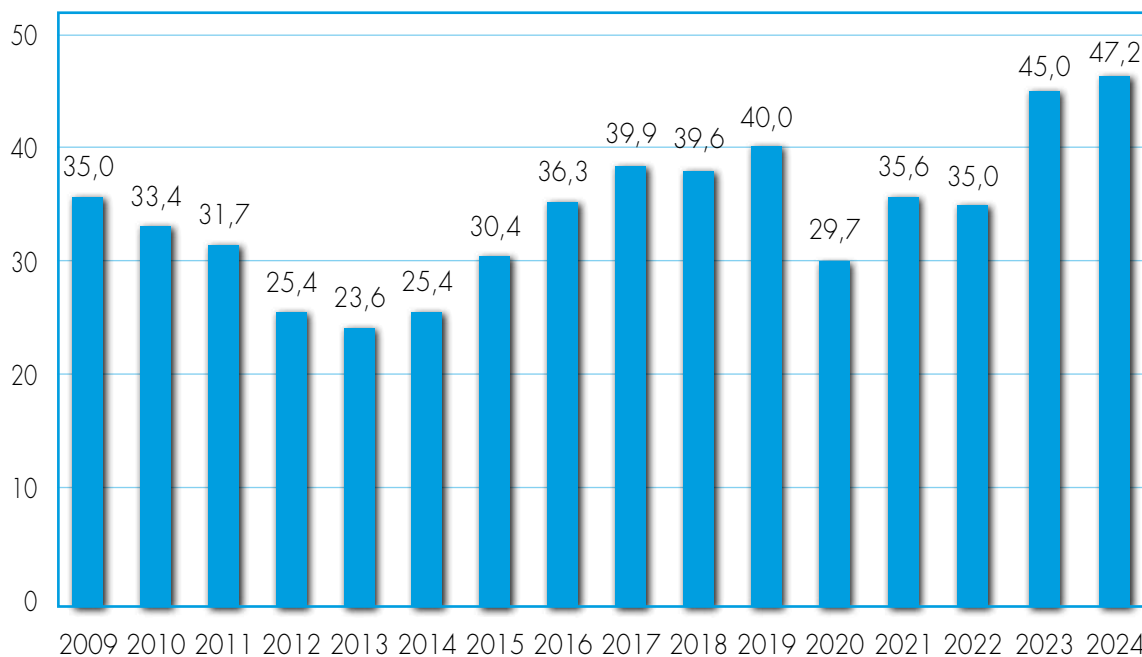


Grafico 10 - Andamento immatricolazioni auto in Italia. 2005-2024



Fonte: Unrae

Grafico 11 - Trend valore immatricolato autovetture 2009-2024 - Mld di Euro



Fonte: Centro Studi Fleet&Mobility



Tabella 3 - Immatricolazioni autovetture per alimentazione in Italia - Dati % - 2023-2024

Alimentazione	2024	2023
Ibride elettriche	40,2%	36,2%
Benzina	29,0%	28,3%
Diesel	13,9%	17,8%
Gpl	9,4%	9,0%
Ibride elettriche plug-in	3,3%	4,4%
Elettriche	4,2%	4,2%
Metano	0,1%	0,1%
Totale	100%	100%

Fonte: Unrae

Tabella 4 - Immatricolazioni autovetture per carrozzeria Dati % - 2023-2024

Totale autovetture e fuoristrada	2024	2023
Suv	57,4%	57,2%
Berline	36,3%	36,8%
Station Wagon	3,5%	3,5%
MPV	2,1%	1,7%
Sportive	0,7%	0,8%
Totale	100%	100%

Fonte: Unrae

Tabella 5 - Domanda aggregata di automobili 2019-2024 Italia

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nuovo '000	1.927	1.394	1.475	1.335	1.591	1.578
var. % vs anno prec.	0%	-28%	6%	-9%	19%	-1%
Usato netto '000	3.103	2.677	3.032	2.721	2.907	3.158
KM 0 '000	307	155	146	113	162	178
Usato netto - KM 0	2.796	2.522	2.886	2.608	2.745	2.980
var. % vs anno prec.	1%	-10%	14%	-10%	5%	9%
Totale domanda '000	4.723	3.916	4.361	3.943	4.336	4.558
var. % vs anno prec.	1%	-17%	11%	-10%	10%	5%

Fonte: elaborazioni Fleet&Mobility su varie fonti

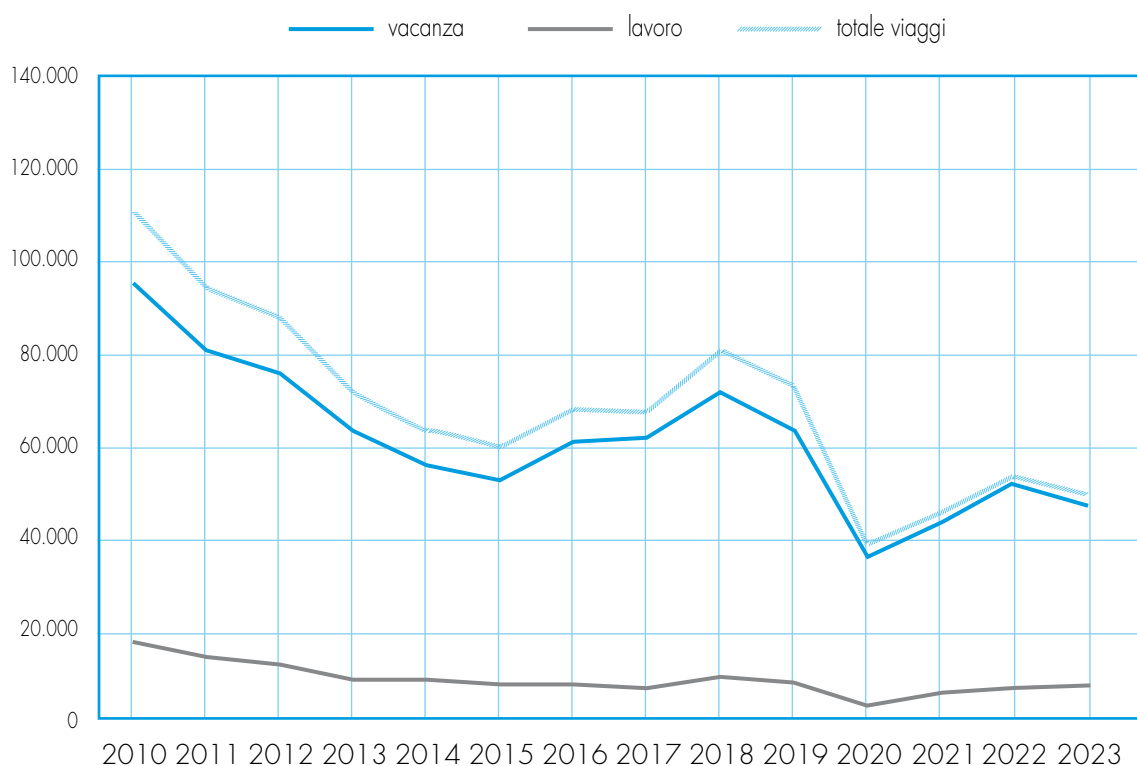
Tabella 6 - Numero dei passeggeri nazionali e internazionali per aeroporto 2024

Aeroporto	Passeggeri 2024	Quota 2024	var %vs '23
Roma Fiumicino	49.203.734	22,46%	21,4%
Milano Malpensa	28.910.368	13,20%	10,9%
Bergamo	17.353.573	7,92%	8,6%
Napoli	12.650.478	5,77%	2,1%
Catania	12.346.530	5,64%	15,0%
Venezia	11.590.356	5,29%	2,3%
Bologna	10.775.972	4,92%	8,1%
Milano Linate	10.650.990	4,86%	13,0%
Palermo	8.921.601	4,07%	10,1%
Bari	7.273.141	3,32%	12,3%
Pisa	5.547.008	2,53%	8,6%
Cagliari	5.161.212	2,36%	6,3%
Torino	4.693.977	2,14%	3,6%
Olbia	3.883.235	1,77%	18,3%
Roma Ciampino	3.861.806	1,76%	-0,6%
Verona	3.704.582	1,69%	7,8%
Firenze	3.516.925	1,61%	14,3%
Brindisi	3.385.610	1,55%	6,6%
Treviso	3.048.943	1,39%	0,5%
Lamezia Terme	2.713.811	1,24%	-4,4%
Alghero	1.611.625	0,74%	7,9%
Genova	1.335.095	0,61%	4,3%
Trieste	1.319.813	0,60%	41,5%
Trapani	1.075.411	0,49%	-19,3%
Pescara	847.512	0,39%	-2,9%
Reggio Calabria	623.980	0,28%	112,8%
Ancona	600.065	0,27%	15,8%
Perugia	534.210	0,24%	0,3%
Lampedusa	349.449	0,16%	3,0%
Rimini	321.552	0,15%	14,1%
Crotone	273.250	0,12%	19,8%
Comiso	260.438	0,12%	-14,2%
Salerno	179.123	0,08%	
Parma	133.757	0,06%	-0,2%
Forlì	133.110	0,06%	-1,4%
Altri	286.144	0,13%	10,1%
TOTALI	219.078.386	100%	11,1%

Fonte: Assoaeroporti



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



Fonte: Istat

Tabella 7 - Viaggi per tipologia - Valori x 1.000

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

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

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

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

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

Tabella 9 - Organizzazione del viaggio (dati percentuali)

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

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

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

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

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



IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL 2024

INDICATORI CHIAVE

Il rent-a-car archivia un 2024 in crescita, con il giro d'affari che supera il miliardo e mezzo di euro, pari a un più 5%. Pure gli altri indicatori fondamentali e macro sono positivi, dai giorni (+6%) alle transazioni (+10%). Ma proprio dalla combinazione di questi emerge quanto sforzo abbiano compiuto gli operatori per agevolare una domanda senz'altro in ripresa di suo.

I noleggi sono stati più brevi, in media del 4%, fatto che avrebbe giustificato un apprezzamento del canone giornaliero, che invece è addirittura diminuito seppur di poco. Ma l'impegno è andato anche oltre, considerando che un numero maggiore di transazioni comporta un aumento considerevole dei costi variabili, associati a ogni ritiro e riconsegna dell'auto da parte del cliente. Certamente è stata privilegiata la copertura dei costi fissi, visto che l'utilizzo della flotta è cresciuto di quasi 3 punti percentuali fino a sfiorare il 75%.

Questa performance, molto importante per determinare il risultato economico finale, è stata conseguita nonostante un aumento del 6% delle acquisizioni, con ricorso stabile all'acquisto e una crescita di formule quali il noleggio e il leasing.

Riguardo i canali commerciali, è tornato a crescere il fatturato realizzato attraverso intermediari, il cosiddetto B2B2C, che aveva registrato una flessione nel 2023. Con i suoi 465 milioni si conferma il secondo canale di vendita del RAC, con un volume di giorni in linea con la vendita diretta sopra gli 11 milioni. Guadagna, invece, la leadership sul numero di transazioni, a 1,7 milioni contro le 1,6 del canale diretto B2C. Ciò sta a significare che questi intermediari, pur generando maggiori costi di noleggio per gli operatori, offrono al mercato un prezzo medio più aggressivo, nell'ordine dell'8% sul singolo giorno e addirittura del 16% sul singolo noleggio.

È interessante osservare come nel canale il prezzo per giorno di noleggio sia in calo da un paio d'anni per forzare l'acquisizione di volumi, mentre nel periodo precedente, quando il prodotto era scarso a causa delle difficoltà di consegna, riuscivano a stare anche molto sopra il prezzo praticato direttamente dai noleggiatori.

Per quanto riguarda invece i canali di erogazione del servizio, lo scorso anno c'è stata una lieve contrazione dei punti di noleggio presso gli aeroporti, scesi dell'1% a 177 stazioni. Più significativa la flessione dei punti downtown, diminuiti del 9% a 752, che comunque rimangono una rete capillare con un rapporto di oltre 4 a 1 rispetto agli

aeroporti. In termini di giro d'affari, i due network sono in rapporto di 1,5 a 1 in favore degli aeroporti, che sviluppano 900 milioni di fatturato rispetto ai circa 640 delle stazioni downtown.

Questo mostra quanto sforzo sostengano gli operatori per rendere accessibile il servizio, visto che il fatturato per singola stazione passa da oltre 5 milioni di euro in media negli aeroporti a 850mila euro di media per una stazione downtown.

Tabella 11 - Indicatori chiave del noleggio a breve termine

	2024	2023	var %
Fatturato (€)	1.541.172.395	1.471.232.351	4,8%
Giorni di noleggio	38.194.989	35.965.487	6,2%
Numero di noleggi	4.760.709	4.324.456	10,1%
Durata media per noleggio - gg	8,0	8,3	-3,5%
Fatturato per noleggio ¹ (€)	324	340	-4,8%
Fatturato per giorno di noleggio ¹ (€)	40,4	40,9	-1,4%
Fatturato per veicolo ¹ (€)	10.997	10.739	2,4%
Utilizzo medio della flotta	74,7%	71,9%	3,8%
Flotta media	140.151	136.995	2,3%
Immatricolazioni (auto e furgoni) ²	62.270	67.218	-7,4%
Punti vendita (stazioni di noleggio)	929	1.008	-7,8%
Occupati diretti	2.027	1.985	2,1%

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

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

FATTURATO

Gli operatori del noleggio a breve termine hanno sviluppato nel 2024 un giro d'affari di oltre 1.541 milioni di euro, registrando un incremento del 5% rispetto al 2023.

La tariffa base del noleggio, che comprende gli elementi basic come il tempo di noleggio, il chilometraggio e una serie di oneri, tra cui quelli automobilistici, aeroportuali e ferroviari, ha generato il 76% del giro d'affari complessivo.

Il 20% del fatturato è sviluppato dalla vendita di servizi accessori acquistati dai clienti. Sono compresi, tra questi, alcuni elementi necessari e utili a specifiche esigenze di viaggio come i seggiolini per i bambini e il navigatore satellitare, ma anche altre opzioni di servizio come la nomina di un secondo guidatore e la possibilità di riconsegnare l'auto noleggiata in una location diversa da quella del noleggio. Anche le coperture opzionali per il furto e per gli incidenti rientrano in questa categoria.

Il restante 4% del giro d'affari è generato dalla categoria "altro fatturato", che comprende alcune voci generate dal comportamento di utilizzo del cliente come la fee trattenuta dal noleggiatore nel caso in cui il cliente non ritiri l'auto anche se prenotata, la quota pagata per la gestione delle multe e dei sinistri, il servizio di rifornimento di carburante e le franchigie danni e furto imputate ai clienti al verificarsi dei sinistri.

La componente del prezzo ha registrato una variazione negativa sia se rapportata ai giorni di noleggio, che al numero dei noleggi. Nel 2024 il fatturato per giorno di noleggio è sceso a 40,4 euro, nel 2023 era pari a 40,9 euro (-1,4%). Il fatturato per noleggio è passato da 340 euro nel 2023 a 324 euro nel 2024, con un decremento del 4,8% dovuto all'effetto combinato della diminuzione delle tariffe e della contrazione della durata media, che è passata da 8,3 giorni del 2023 a 8 giorni del 2024 (-3,5%).

Ogni auto in flotta nel 2024 ha generato 10.997 euro, quasi 260 euro in più rispetto al 2023.

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

Il fatturato generato dal business del noleggio di autovetture rappresenta il 92% del giro d'affari totale (così come anche nel 2023) ed è aumentato del 4,6%, mentre quello del noleggio di furgoni, che rappresenta il restante 8%, è aumentato del 6,4%.

Nel 2024 il giro d'affari prodotto dalle stazioni aeroportuali e da quelle downtown ha registrato una variazione positiva, ma con valori e intensità nettamente diverse. In aeroporto il fatturato è stato di 904 milioni di euro, registrando un aumento del 7,4% rispetto al 2023, in città di 637 milioni di euro, con un incremento rispetto al 2023 dell'1,3%.

Il canale B2B2C, cioè quello che contempla i clienti che noleggiano attraverso intermediari, tra cui broker, tour operator e on line travel agency, è quello che ha registrato l'incremento maggiore nel 2024 (+10,4%), ha generato ricavi per 512 milioni di euro e ha un peso percentuale del 33%. I clienti che noleggiano direttamente pesano il 30% del giro d'affari complessivo e hanno generato ricavi per 465 milioni di euro, registrando un incremento del 5,6%.

L'unico segno negativo (-2,4%) è stato prodotto dal segmento relativo alle convenzioni con le aziende clienti, che ha generato un giro d'affari pari a 394 milioni di euro e che detiene la quota del 25%, mentre nel 2023 era pari al 27%.

Il segmento del replacement ha sviluppato un fatturato pari a 180 milioni di euro, in aumento del 3,9% rispetto al 2023. Ricordiamo che il replacement è generato, principalmente, ma non solo, dalla domanda dei noleggiatori a lungo termine che locano dal rent-a-car i veicoli per sostituire temporaneamente quelli indisponibili dei propri clienti.

Tabella 12 - Distribuzione del fatturato per tipologia di servizio

	2024	2023	var %
Fatturato totale	1.541.172.394	1.471.232.333	4,8%
- fatturato di base	1.167.282.425	1.146.021.246	1,9%
- fatturato su servizi accessori	313.195.949	272.513.827	14,9%
- altro fatturato	60.694.020	52.697.260	15,2%

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

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

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

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

(3) Altro fatturato è generato dalle seguenti voci:

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

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

	2024	2023	var %
Fatturato totale	1.541.172.394	1.471.232.333	4,8%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- fatturato su vetture	1.415.687.145	1.353.344.738	4,6%
- fatturato su furgoni	125.485.250	117.887.612	6,4%
Distribuzione per tipologia di location			
- fatturato realizzato presso aeroporti	904.112.821	842.131.610	7,4%
- fatturato realizzato presso downtown	637.059.573	629.100.740	1,3%
Distribuzione per tipologia di canale			
- fatturato b2c (realizzato su clienti che noleggiavano direttamente)	512.543.059	464.278.597	10,4%
- fatturato b2b2c (realizzato su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, on line travel agency, ...)	465.261.145	440.753.272	5,6%
- fatturato b2b.1 (realizzato su attività di replacement)	179.652.034	172.903.449	3,9%
- fatturato b2b.2 (realizzato su convenzioni con aziende clienti)	383.716.157	393.297.033	-2,4%

ANALISI DEI VOLUMI

Le società di noleggio a breve termine nel 2024 hanno generato quasi 4,8 milioni di noleggi, producendo un incremento del 10% rispetto al 2023.

I giorni di noleggio nel 2024 sono stati pari a circa 38,2 milioni (+6% vs il 2023). La durata media dei noleggi è diminuita del 3,5%, attestandosi a 8 giorni.

Negli aeroporti la performance dei noleggi è stata molto più marcata rispetto alle città. I noleggi sono aumentati del 12%, la durata media è rimasta invariata (6,6 giorni) e i giorni di noleggio sono aumentati dell'11%.

Nelle città i noleggi sono aumentati del 7%, la durata media è scesa del 5%, passando da 11,1 a 10,5 giorni, mentre i giorni di noleggio sono aumentati di 1 punto percentuale.

La segmentazione dei giorni di noleggio per tipologia di veicolo mostra andamenti diversi tra vetture e furgoni. I dati relativi alle vetture sono aumentati del 6,2% rispetto al 2024, mentre i giorni di noleggio dei furgoni del 6,6%. Relativamente ai noleggi, quelli delle vetture sono aumentati del 10,1%, mentre quelli dei furgoni del 10,7%.

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

	2024	2023	var %
Giorni di noleggio totali	38.194.989	35.965.487	6,2%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- giorni di noleggio di vetture	35.186.513	33.142.203	6,2%
- giorni di noleggio di furgoni	3.008.476	2.823.284	6,6%
Distribuzione per tipologia di location			
- giorni realizzati presso aeroporti	19.722.658	17.716.848	11,3%
- giorni realizzati presso downtown	18.472.331	18.248.640	1,2%
Distribuzione per tipologia di canale			
- giorni b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	11.310.235	10.226.191	10,6%
- giorni b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, on line travel agency, ...)	11.197.026	9.740.630	15,0%
- giorni b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	5.828.634	5.703.743	2,2%
- giorni b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	9.859.092	10.294.923	-4,2%

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

	2024	2023	var %
Numero dei noleggi totali	4.760.709	4.324.456	10,1%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- noleggi di vetture	4.512.546	4.100.344	10,1%
- noleggi di furgoni	248.163	224.112	10,7%
Distribuzione per tipologia di location			
- noleggi realizzati presso aeroporti	3.005.293	2.677.430	12,2%
- noleggi realizzati presso downtown	1.755.416	1.647.026	6,6%
Distribuzione per tipologia di canale			
- noleggi b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	1.587.959	1.355.195	17,2%
- noleggi b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, on line travel agency, ...)	1.714.143	1.519.253	12,8%
- noleggi b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	381.606	367.217	3,9%
- noleggi b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	1.077.002	1.082.790	-0,5%

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

	2024	2023
- % noleggi presso aeroporti con durata fino a 10 giorni	81%	83%
- % noleggi presso aeroporti con durata oltre 10 giorni	19%	17%

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

	2024	2023	var %
Durata media per noleggio	8,0	8,3	-3,5%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- di cui durata media per noleggio di vetture	7,8	8,1	-3,5%
- di cui durata media per noleggio di furgoni	12,1	12,6	-3,8%
Distribuzione per tipologia di location			
- di cui durata media per noleggio presso aeroporti	6,6	6,6	-0,8%
- di cui durata media per noleggio presso downtown	10,5	11,1	-5,0%
Distribuzione per tipologia di canale			
- di cui durata media per noleggi b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	7,1	7,5	-5,6%
- di cui durata media per noleggi b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, on line travel agency, ...)	6,5	6,4	1,9%
- di cui durata media per noleggi b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	15,3	15,5	-1,7%
- di cui durata media per noleggi b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	9,2	9,5	-3,7%

IL CLIENTE

Tabella 18 - Distribuzione del numero dei noleggi per nazionalità

Distribuzione per nazionalità	2024	2023
- noleggi a clienti di nazionalità italiana	52%	57%
- noleggi a clienti di nazionalità europea	28%	23%
- noleggi a clienti di nazionalità americana	8%	7%
- noleggi a clienti di altra nazionalità	12%	12%

ANALISI DELLA FLOTTA

La flotta media indica il numero dei veicoli che mediamente nell'anno sono disponibili presso le stazioni di noleggio degli operatori.

Nel 2024 le società di noleggio, a causa di una domanda in rialzo rispetto al 2023, hanno aumentato il numero dei veicoli a disposizione; la flotta media si è attestata a oltre 140.000 veicoli con un incremento del 2%, quasi 3.200 veicoli in più rispetto all'anno precedente.

L'acquisizione di tali veicoli è avvenuta attraverso il ricorso alle immatricolazioni e anche attraverso altre forme di acquisizione dei veicoli diverse dalla proprietà (come il noleggio a lungo termine oppure il leasing dei veicoli) per poi noleggiare gli stessi a breve termine ai clienti.

Nel 2024 il tempo di permanenza in flotta delle vetture è stato di 15,4 mesi, mentre nel 2023 era di 15,3 mesi. I furgoni nel 2024 sono stati sostituiti mediamente dopo 25,2 mesi, contro i 26,1 mesi del 2023.

La combinazione di questi fenomeni – immatricolazioni, acquisizioni, cessione di usato e tempo di permanenza in flotta – ha generato una flotta media di 127.653 vetture, in aumento dell'1,3% rispetto al 2023; la flotta media dei furgoni è aumentata del 14,4%, attestandosi a 12.500 unità.

La flotta media delle vetture degli operatori del noleggio è distribuita tra i segmenti come segue: il segmento A pesa il 12%, il segmento B il 22%, il segmento C il 31%. Le auto superiori e quelle alto di gamma, segmenti D, E e F, pesano complessivamente il 35%.

È interessante notare come il peso dei segmenti A e B nel 2024 si sia ridotto rispettivamente di 2,5 e 1,7 punti percentuali rispetto al 2023, a fronte di un incremento delle medie (segmento C) e delle medie superiori (segmento D) che hanno guadagnato rispettivamente 1,6 e 3,7 punti percentuali di quota. Complessivamente le superiori e le vetture alto di gamma hanno perso 1,2 punti percentuali di rappresentatività.

La flotta di picco massimo rappresenta il numero massimo dei veicoli che le società di noleggio hanno avuto a disposizione in un determinato momento durante l'anno. Nel 2024 la flotta massima è stata di quasi 162.580 veicoli, in leggerissima contrazione rispetto al 2023 (-0,7%). Il picco massimo delle vetture è stato di 149.612 (-1,6%), mentre quello dei furgoni di 12.959, in crescita dell'11,5%.

La flotta di picco minimo è il numero minimo di veicoli che i noleggiatori hanno avuto a disposizione in un determinato momento durante l'anno. Nel 2024 tale valore è stato di oltre 114.900 unità in linea con i valori del 2023.

Tabella 19 - Distribuzione della flotta media per tipologia di veicolo

	2024	2023	var %
Flotta media	140.151	136.995	2,3%
- di cui vetture	127.653	126.067	1,3%
- di cui furgoni	12.498	10.928	14,4%

Tabella 20 - Inflottato

	2024	2023	var %
Inflottato	86.807	88.580	-2,0%

Tabella 21 - Distribuzione della flotta media vetture per segmento

	2024	2023
segmento A – piccole	12,0%	14,5%
segmento B – utilitarie	22,0%	23,7%
segmento C – medie	30,9%	29,3%
segmento D – medie-superiori	23,8%	20,1%
segmento E – superiori	4,4%	4,9%
segmento F – alto di gamma	6,9%	7,6%

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

	2024	2023
Permanenza di vetture in flotta	15,4	15,3
Permanenza di furgoni in flotta	25,2	26,1

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

	2024	2023	var %
Flotta di picco massimo	162.571	163.724	-0,7%
- di cui vetture	149.612	152.106	-1,6%
- di cui furgoni	12.959	11.618	11,5%

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

	2024	2023	var %
Flotta di picco minimo	114.906	114.919	0,0%
- di cui vetture	103.494	104.565	-1,0%
- di cui furgoni	11.412	10.354	10,2%

UTILIZZO

L'utilizzo, tecnicamente, è il periodo di tempo in cui i veicoli sono noleggiati ai clienti e quindi producono ricavi. Convenzionalmente viene calcolato con valori percentuali. Un utilizzo pari al 100% indica che i veicoli sono stati sempre in uso ai clienti che li hanno noleggiati, la qual cosa è praticamente impossibile. Un utilizzo del 70% indica che, su 100 giorni disponibili per il noleggio, i veicoli sono stati locati complessivamente per 70 giorni e nei restanti 30 giorni sono rimasti presso i piazzali dei noleggiatori in attesa di essere rilocati, oppure erano impegnati per operazioni di manutenzione e lavaggio, oppure in viaggio da una location all'altra.

Nell'utilizzo si concentra la vera abilità dei noleggiatori in quanto rappresenta la capacità complessiva di noleggiare i veicoli, che dipende dall'offerta commerciale, ma anche dalla pianificazione operativa e dalla capacità logistica settimanale, se non giornaliera, di trasferire i veicoli da una location all'altra, cioè da dove non servono a dove sono utili per essere noleggiati.

Nel 2024 l'utilizzo medio della flotta è stato pari al 74,7%, nel 2023 era stato del 71,9%. Trasformando le percentuali in numeri e riferendoci al periodo anno, possiamo dire che su 365 giorni i veicoli sono stati noleggiati per 273 giorni.

L'utilizzo delle auto è stato pari al 75,5% in aumento rispetto al 2023 (72%), quello dei furgoni è sceso al 66%, nel 2023 era al 70,8%.

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

	2024	2023	var %
Utilizzo medio della flotta	74,7%	71,9%	3,8%
- utilizzo medio della flotta vetture	75,5%	72,0%	4,8%
- utilizzo medio della flotta furgoni	66,0%	70,8%	-6,8%

IMMATRICOLAZIONI E ACQUISIZIONI

I noleggiatori a breve termine hanno acquistato nel 2024 68.038 veicoli, in linea con il 2023. Le vetture comprate sono state 63.900 e i furgoni 4.138.

Per comprare i veicoli le società di noleggio a breve hanno speso complessivamente oltre 1.488 milioni, di cui 1.373 milioni per l'acquisto delle auto e 115 milioni per comprare i furgoni.

Il valore medio delle auto immatricolate nel 2024 è stato pari a 21.486 euro (-2,6%), quello dei furgoni pari a 27.900 euro (in contrazione di 3,5 punti percentuali rispetto al 2023).

Gli operatori, oltre all'acquisto, utilizzano anche il rent-to-rent per rifornirsi dei veicoli. Questo si traduce nella pratica, ormai consolidata da diversi anni, tramite cui le società di breve termine noleggiavano dalle società di noleggio a lungo le vetture che poi saranno noleggiate ai clienti finali. Il vantaggio per le società di rent-a-car è di evitare l'immobilizzo dei capitali finanziari per l'acquisto delle auto, pagando esclusivamente rate di noleggio.

Il ricorso al rent-to-rent ha registrato nel 2024 un incremento del 28% rispetto al 2023. Gli operatori hanno acquisito 20.886 veicoli contro i 16.290 dell'anno precedente.

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

	2024	2023	var %
Immatricolazioni	68.038	67.871	0,2%
- di cui vetture	63.900	61.974	3,1%
- di cui furgoni	4.138	5.897	-29,8%

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

	2024	2023	var %
Veicoli acquisiti in noleggio o leasing	20.886	16.290	28,2%
- di cui vetture	19.024	15.483	22,9%
- di cui furgoni	1.862	807	130,7%

PUNTI VENDITA

Nel 2024 il numero dei punti vendita totali è stato di 929, vale a dire 79 stazioni in meno rispetto al 2023.

La distribuzione dei punti vendita per tipologia di location è sostanzialmente la stessa rispetto al 2023: il 18% delle stazioni si trova presso le location aeroportuali, mentre l'82% è situata presso i centri urbani.

Il fatturato per punto vendita è stato pari a circa 1.659.000 euro nel 2024, mentre nel 2023 era pari a circa 1.460.000.

La stazione situata in aeroporto ha generato mediamente 5,1 milioni di euro. Nel 2023 ha prodotto 4,7 milioni. Al contrario il punto vendita in città ha prodotto nel 2024 847.000 euro, a fronte di 759.000 euro nel 2023.

Tabella 28 - Punti vendita e distribuzione per tipologia di location

	2024	2023	var %
Punti vendita	929	1008	-7,8%
Distribuzione dei punti vendita per tipologia di location			
Punti vendita presso aeroporti	177	179	-1,1%
Punti vendita presso downtown	752	829	-9,3%

FURTI E APPROPRIAZIONI INDEBITE

Nel 2024 gli operatori di noleggio hanno subito 728 furti di veicoli contro i 792 del 2023; si è registrata, quindi, una contrazione dell'8%. Considerando che la flotta media è aumentata di 2 punti percentuali, il rapporto furti/flotta media è pari allo 0,5%, in diminuzione di 10 punti percentuali rispetto al 2023.

In verità, il numero dei furti va misurato in rapporto ai giorni di noleggio, in quanto è molto più probabile che il veicolo venga rubato quando viene utilizzato dai clienti, piuttosto che quando è presso le stazioni di noleggio. Nel 2024 ogni 100.000 giorni di noleggio si sono verificati 1,9 furti, contro i 2,2 del 2023.

Nel 2024 il tasso di recupero dei veicoli rubati è passato dal 54% del 2023 al 58% del 2024, il che equivale a dire che ogni 100 auto rubate ne vengono recuperate 58.

I furti nel 2024 hanno generato un danno per gli operatori pari a 5,6 milioni di euro contro i 6,1 del 2023, in percentuale la contrazione è stata dell'8%.

L'impatto del danno da furti sul fatturato nel 2024 è stato pari allo 0,37%, contro lo 0,42% del 2023.

Le appropriazioni indebite, al contrario dei furti, sono in aumento. Nel 2024 si sono verificati 650 casi contro i 389 dell'anno precedente. Il rapporto appropriazioni indebite su flotta media è quasi raddoppiato; da 0,28% è passato a 0,46%.

L'aumento risulta meno consistente se rapportiamo il numero delle appropriazioni indebite al numero dei noleggi, nel 2024 ogni 100.000 noleggi si sono verificate 13,7 appropriazioni indebite, contro le 9 del 2023.

Tabella 29 - Furti e appropriazioni indebite

	2024	2023	var %
Totale Furti	728	792	-8,1%
- di cui vetture	697	754	-7,6%
- di cui furgoni	31	38	-18,4%
Furti veicoli su flotta media	0,5%	0,6%	-10,2%
Furti vetture su flotta media vetture	0,5%	0,6%	-8,7%
Furti furgoni su flotta media furgoni	0,2%	0,3%	-28,7%
Furti veicoli su 100.000 giorni di noleggio	1,9	2,2	-13,4%
Furti vetture su 100.000 giorni di noleggio	2,0	2,3	-12,9%
Furti furgoni su 100.000 giorni di noleggio	1,0	1,3	-23,4%
Veicoli recuperati da furti	423	431	-1,9%
Veicoli rubati e non recuperati	305	361	-15,5%
Appropriazioni indebite	650	389	67,1%
- di cui appropriazioni indebite vetture	631	378	66,9%
- di cui appropriazioni indebite furgoni	19	11	72,7%
Appropriazioni indebite veicoli su flotta media	0,46%	0,28%	63,3%
Appropriazioni indebite vetture su flotta media vetture	0,49%	0,30%	64,9%
Appropriazioni indebite furgoni su flotta media furgoni	0,15%	0,10%	51,0%
Appropriazioni indebite veicoli su 100.000 noleggi tot veicoli	13,7	9,0	51,8%
Appropriazioni indebite vetture su 100.000 noleggi vetture	14,0	9,2	51,7%
Appropriazioni indebite furgoni su 100.000 noleggi furgoni	7,7	4,9	56,0%
Veicoli recuperati da appropriazioni indebite	435	293	48,5%
Veicoli non recuperati da appropriazioni indebite	215	96	124,0%
Danno da furti (euro)	5.633.923	6.134.271	-8,2%
Danno dei furti sul fatturato (percentuale)	0,37%	0,42%	-12,3%

INDICATORI CHIAVE AEROPORTI E DOWNTOWN

Le stazioni di noleggio ubicate all'interno degli aeroporti italiani hanno generato nel 2024 un giro d'affari pari a 904 milioni di euro, producendo un aumento del 7,4% rispetto al 2023. Quelle ubicate all'interno delle città, denominate downtown, hanno prodotto un fatturato di 637 milioni di euro, generando un incremento dell'1,3%.

All'interno delle stazioni aeroportuali sono stati registrati 3 milioni di noleggi (+12,2%), mentre nelle location downtown i noleggi sono stati quasi 1,8 milioni (+6,6%).

Il cliente per noleggiare in aeroporto ha speso 45,8 euro al giorno, contro i 47,5 euro del 2023, e per tenere l'auto 6,6 giorni ha pagato 301 euro contro i 315 euro del 2023 a fronte di una durata media costante di 6,6 giorni.

Per noleggiare in città il cliente ha speso 34,5 euro al giorno, la stessa cifra del 2023 e per tenere l'auto 10,5 giorni ha pagato 363 euro, contro i 382 euro del 2023 con una durata media di 11,1 giorni.

Il punto vendita situato in aeroporto è molto più redditizio rispetto a quello di città: il primo, infatti, ha generato un fatturato medio di oltre 5,1 milioni di euro, contro 847.000 euro della stazione di città.

Tabella 30 - Indicatori chiave per tipologia di location

2024	Aeroporti	Downtown	% APT	% DT
Fatturato	904.112.821	637.059.573	59%	41%
Giorni noleggio	19.722.658	18.472.331	52%	48%
Numeri noleggio	3.005.293	1.755.416	63%	37%
Durata	6,6	10,5		

Tabella 31 - Indicatori chiave aeroporti e downtown

Aeroporti	2024	2023	var %
Fatturato	904.112.821	842.131.610	7,4%
Numero di noleggi	3.005.293	2.677.430	12,2%
Giorni di noleggio	19.722.658	17.716.848	11,3%
Durata noleggio	6,6	6,6	-0,8%
Fatturato per noleggio	300,8	314,5	-4,4%
Fatturato per giorno di noleggio	45,8	47,5	-3,6%
Downtown	2024	2023	var %
Fatturato	637.059.573	629.100.740	1,3%
Numero di noleggi	1.755.416	1.647.026	6,6%
Giorni di noleggio	18.472.331	18.248.640	1,2%
Durata noleggio	10,5	11,1	-5,0%
Fatturato per noleggio	362,9	382,0	-5,0%
Fatturato per giorno di noleggio	34,5	34,5	0,0%

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

	APT		Downtown	
	2024	2023	2024	2023
Fatturato	2024	2023	2024	2023
N° noleggi	59%	57%	41%	43%
Giorni di noleggio	63%	62%	37%	38%
Stazioni	52%	49%	48%	51%

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

	2024	2023	2022	2021	2019	2018
APT	45,8	47,5	54,9	44,0	33,2	36,0
Downtown	34,5	34,5	33,5	28,7	25,9	30,8

INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DI VETTURE

Il fatturato prodotto dalle vetture è stato di 1.416 milioni di euro nel 2024, in aumento del 4,6% rispetto al 2023.

I noleggi sono aumentati del 10% e le durate sono diminuite del 3,5% passando da 8,1 giorni del 2023 a 7,8 del 2024. I giorni di noleggi sono stati oltre 35 milioni, registrando una crescita percentuale di 6 punti.

La domanda in aumento dei clienti è stata soddisfatta con una flotta media che è passata da 126.067 a 127.653 unità, quasi 1.600 veicoli in più, ma è stato l'utilizzo a segnare un risultato eccellente: è passato dal 72% nel 2023 al 75,5% nel 2024.

Nel 2024 sono state immatricolate quasi 63.900 vetture, contro le quasi 62.000 unità del 2023.

Alle 63.900 immatricolazioni vanno sommate le oltre 19.000 vetture prese in leasing o in noleggio a lungo termine. Il numero totale di veicoli acquistati con le diverse formule ammonta a quasi 83.000 unità.

Tabella 34 – Indicatori chiave business vetture

	2024	2023	var %
Fatturato	1.415.687.145	1.353.344.738	4,6%
Giorni noleggio	35.186.513	33.142.203	6,2%
Flotta media	127.653	126.067	1,3%
Utilizzo	75,5%	72,0%	4,8%
Numero noleggi	4.512.546	4.100.344	10,1%
Durata	7,8	8,1	-3,5%
Fatturato per noleggio	313,7	330,1	-4,9%
Fatturato per giorno di noleggio	40,2	40,8	-1,5%
Flotta di picco massimo	149.612	152.106	-1,6%
Flotta di picco minimo	103.494	104.565	-1,0%
Immatricolazioni	63.900	61.974	3,1%
Valore medio immatricolazioni	21.486	22.062	-2,6%
Furti	697	754	-7,6%
Appropriazioni indebite	631	378	66,9%

INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DI FURGONI

Nel 2024 il giro d'affari generato dal noleggio di furgoni è stato di oltre 125 milioni di euro, in aumento del 6,4% rispetto al 2023.

Dal punto di vista dei volumi nel 2024 si sono registrati più noleggi rispetto all'anno precedente, ma con durate più corte che hanno portato i giorni di noleggio a crescere meno rispetto ai noleggi.

Infatti, gli operatori hanno realizzato oltre 3 milioni di giorni di noleggi di furgoni, generando una crescita del 6,6% rispetto al 2023. Si sono realizzati oltre 24.000 noleggi in più rispetto al 2023, a fronte di una diminuzione della durata media del noleggio del 3,8%.

Sul lato dell'offerta le società di noleggio a breve termine hanno aumentato la flotta media del 14,4%. Nel 2024 gli operatori hanno acquistato 4.138 furgoni (-30% vs il 2023), di contro c'è stato un ricorso maggiore alle formule di leasing e noleggio attraverso cui gli operatori hanno acquisito 1.862 mezzi (+131% rispetto al 2023). È diminuito il tempo di permanenza dei furgoni in flotta, gli stessi, infatti, sono stati sostituiti mediamente dopo 25,2 mesi, contro i 26,1 mesi del 2023.

Il valore medio dell'immatricolato nel 2024 è stato di 27.900 euro, 1.000 euro in meno rispetto al 2023.

Il prezzo medio al giorno, pari a 41,7 euro, è rimasto pressoché costante rispetto al 2023. La durata media è diminuita, passando da 12,6 giorni a 12,1. Di conseguenza il prezzo medio per noleggio è diminuito del 3,9%, passando da 526 euro nel 2023 a 506 euro nel 2024.

Tabella 35 - Indicatori chiave business furgoni

	2024	2023	var %
Fatturato	125.485.250	117.887.612	6,4%
Giorni noleggio	3.008.476	2.823.284	6,6%
Flotta media	12.498	10.928	14,4%
Utilizzo	66,0%	70,8%	-6,8%
Numero noleggi	248.163	224.112	10,7%
Durata	12,1	12,6	-3,8%
Fatturato per noleggio	505,7	526,0	-3,9%
Fatturato per giorno di noleggio	41,7	41,8	-0,1%
Flotta di picco massimo	12.959	11.618	11,5%
Flotta di picco minimo	11.412	10.354	10,2%
Immatricolazioni	4.138	5.897	-29,8%
Valore medio immatricolazioni	27.901	28.927	-3,5%
Furti	31	38	-18,4%
Appropriazioni indebite	19	11	72,7%

INDICATORI CHIAVE PER TIPOLOGIA DI CANALE

Il noleggio a breve termine offre i propri servizi a due macro-categorie di clienti: i privati e i clienti business.

Nel 2024 il fatturato generato sui clienti consumer è stato pari al 63%, nel 2023 era pari al 62%, i noleggi e i giorni realizzati hanno avuto un peso percentuale rispettivamente del 69% (66% nel 2023) e del 59% (56% nel 2023).

I consumer rispetto ai corporate noleggiano per meno tempo e pagano un prezzo più alto. Per noleggiare un veicolo, nel 2024 hanno speso in media 43,4 euro al giorno, contro i 45,3 euro del 2023, e per tenere l'auto 6,8 giorni hanno pagato 296 euro contro i 315 euro del 2023, a fronte di una durata media di 6,9 giorni.

Dentro la categoria dei clienti privati ci sono quelli che noleggiano direttamente (B2C) e quelli che noleggiano attraverso intermediari quali broker, tour operator, agenzie viaggi e altri (B2BC).

Il giro d'affari sviluppato sui primi è stato pari a 513 milioni di euro, in aumento del 10,4% rispetto al 2023. I clienti che prenotano direttamente hanno sviluppato il 33% dei noleggi, in crescita del 17,2% rispetto al 2023 e il 30% dei giorni (+10,6%). I clienti che hanno noleggiato direttamente hanno speso in media 45,3 euro al giorno, e per tenere l'auto 7,1 giorni hanno pagato 323 euro.

Il segmento dei clienti privati che prenotano tramite intermediari ha sviluppato un giro d'affari di 465 milioni di euro, in aumento del 5,6% rispetto al 2023. I noleggi su questi clienti hanno avuto un peso del 36% sul totale delle locazioni, e hanno generato un aumento del 12,8%. Tale tipologia di clientela ha speso in media 41,6 euro al giorno e per tenere l'auto 6,5 giorni ha pagato 271 euro.

Passando ai clienti corporate, il giro d'affari generato su questo target nel 2024 è stato pari al 37% del totale, i noleggi e i giorni realizzati hanno avuto un peso percentuale rispettivamente del 31% e del 41%. I clienti corporate pagano meno rispetto ai privati: questo dipende ovviamente dall'elevato numero di noleggi che il singolo cliente corporate mediamente garantisce rispetto al privato.

Per noleggiare un veicolo le aziende hanno speso in media 35,9 euro al giorno, contro i 35,4 euro del 2023, e per tenere l'auto 10,8 giorni hanno pagato 386 euro contro i 390 euro del 2023, a fronte di una durata media di 11 giorni.

All'interno della macro-categoria dei clienti corporate si distinguono i cosiddetti replacement e le aziende convenzionate.

Sul segmento del replacement (costituito soprattutto dalla domanda dei noleggiatori a lungo termine di sostituzione dei veicoli temporaneamente indisponibili, dati in uso ai propri clienti) gli operatori hanno realizzato un giro d'affari pari al 12% sul totale, in aumento del 3,9% rispetto al 2023. Inoltre hanno sviluppato l'8% dei noleggi (+3,9%) e il 15% dei giorni (+2,2%). Il "replacement" ha speso in media 30,8 euro al giorno e per tenere l'auto 15 giorni ha pagato 471 euro.

Sul target delle aziende convenzionate (cioè quelle che comprano pacchetti di noleggi per le esigenze occasionali di mobilità dei propri dipendenti e/o che stipulano contratti plurimensili per i dipendenti non assegnatari di auto aziendale) i noleggiatori hanno realizzato un giro d'affari pari al 25% sul totale, in contrazione del 2,4% rispetto al 2023, hanno sviluppato il 23% dei noleggi (-0,5%) e il 26% dei giorni (-4,2%). Le aziende convenzionate hanno speso in media 38,9 euro al giorno e per tenere l'auto 9,2 giorni hanno pagato 356 euro.

Tabella 36 - Indicatori chiave per tipologia di canale 2024. Valori assoluti

2024	b2c	b2b2c	b2b.1 (replacement)	b2b.2 (convenzioni con aziende clienti)
Fatturato	512.543.059	465.261.145	179.652.034	383.716.157
Giorni noleggio	11.310.235	11.197.026	5.828.634	9.859.092
Numeri noleggio	1.587.959	1.714.143	381.606	1.077.002
Durata	7,1	6,5	15,3	9,2

Tabella 37 - Indicatori chiave per tipologia di canale 2024. Valori percentuali

2024	b2c	b2b2c	b2b.1 (replacement)	b2b.2 (convenzioni con aziende clienti)
Fatturato	33%	30%	12%	25%
Giorni noleggio	30%	29%	15%	26%
Numeri noleggio	33%	36%	8%	23%

Tabella 38 - Indicatori chiave per tipologia di canale

B2C - clienti che noleggiavano direttamente	2024	2023	var %
Fatturato	512.543.059	464.278.597	10,4%
Numero di noleggi	1.587.959	1.355.195	17,2%
Giorni di noleggio	11.310.235	10.226.191	10,6%
Durata noleggio	7,1	7,5	-5,6%
Fatturato per noleggio	322,8	342,6	-5,8%
Fatturato per giorno di noleggio	45,3	45,4	-0,2%
B2B2C clienti che prenotano attraverso intermediari	2024	2023	var%
Fatturato	465.261.145	440.753.272	5,6%
Numero di noleggi	1.714.143	1.519.253	12,8%
Giorni di noleggio	11.197.026	9.740.630	15,0%
Durata noleggio	6,5	6,411459882	1,9%
Fatturato per noleggio	271,4	290,1118326	-6,4%
Fatturato per giorno di noleggio	41,6	45,2	-8,2%
B2B.1 - attività di replacement	2024	2023	var%
Fatturato	179.652.034	172.903.449	3,9%
Numero di noleggi	381.606	367.217	3,9%
Giorni di noleggio	5.828.634	5.703.743	2,2%
Durata noleggio	15,3	15,5	-1,7%
Fatturato per noleggio	470,8	470,8	0,0%
Fatturato per giorno di noleggio	30,8	30,3	1,7%
B2B.2 - convenzioni con aziende clienti	2024	2023	var%
Fatturato	383.716.157	393.297.033	-2,4%
Numero di noleggi	1.077.002	1.082.790	-0,5%
Giorni di noleggio	9.859.092	10.294.923	-4,2%
Durata noleggio	9,2	9,5	-3,7%
Fatturato per noleggio	356,3	363,2	-1,9%
Fatturato per giorno di noleggio	38,9	38,2	1,9%

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

Canale	Fatturato		N° noleggi		Giorni	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
B2C	33%	32%	33%	31%	30%	28%
B2B2C	30%	30%	36%	35%	29%	27%
B2B.1 (replacement)	12%	12%	8%	8%	15%	16%
B2B.2 (convenzioni con aziende clienti)	25%	27%	23%	25%	26%	29%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

	2024	2023	2022	2021	2020	2019
B2C	45,3	45,4	48,8	35,6	29,3	41,6
B2B2C	41,6	45,2	58,9	44,0	32,0	31,3
B2B.1 (replacement)	30,8	30,3	27,2	28,3	26,3	27,4
B2B.2 (convenzioni con aziende clienti)	38,9	38,2	35,6	31,7	27,7	33,0

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

	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Giorni di noleggio	29%	27%	25%	22%	20%	38%
Fatturato	30%	30%	33%	27%	22%	36%

24°

IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2024

Alla fine dello scorso anno il settore del noleggio a lungo termine ha superato il milione e duecentomila veicoli in flotta, grazie a una crescita netta di 76mila unità. Possiamo affermare dunque che nel terzo anno post-pandemia il noleggio a lungo termine abbia ormai stabilizzato un ritmo di crescita media sugli 86.000 nuovi contratti all'anno, in linea se non leggermente superiore a quelli medi del periodo pre-Covid a partire dal 2016, anno in cui iniziò una vera ripresa dopo un lungo periodo di stasi iniziato con la crisi Lehman e proseguito con quella legata al debito sovrano italiano.

Questi dati tendenziali medi confermano quanto il sistema sia legato fortemente all'andamento generale dell'economia, ancor più che alle oscillazioni del mercato auto. Infatti, analizzando le immatricolazioni di nuove auto, osserviamo come il 2024 abbia visto una contrazione del NLT del 18%, pari a 75mila unità in meno, in un mercato auto di poco sotto la linea di stabilità.

Va però ricordato che il confronto con il 2023 sconta un'anomala concentrazione in quell'anno di consegne relative a ordini molto precedenti, che le difficoltà produttive post-pandemia avevano congelato. Tuttavia, i minori acquisti non hanno assolutamente pregiudicato né la crescita della flotta, come abbiamo visto, né tantomeno quella del giro d'affari, aumentato anno su anno di quasi due miliardi di euro.

Circa 1,2 miliardi di incremento, pari al +16%, sono frutto dell'attività caratteristica di noleggio, mentre il resto viene dalla rivendita di veicoli usati a fine noleggio, che nel complesso pesa per il 30% del fatturato del comparto.



INDICATORI CHIAVE

Tabella 42 - Indicatori chiave del noleggio a lungo termine

	2024	2023	var %
Fatturato totale	12.507.850.784	10.604.648.761	17,9%
- di cui fatturato da contratti di noleggio veicoli (compreso il rinoleggio)	8.728.115.779	7.536.464.463	15,8%
- di cui fatturato da rivendita usato veicoli	3.615.464.745	2.887.028.882	25,2%
Iva sul fatturato	2.363.371.798	2.004.280.176	17,9%
Importo dei costi assicurativi RC	382.601.145	353.018.556	8,4%
Importo dei costi per carrozzeria, meccanica, pneumatici	1.307.099.836	1.266.568.674	3,2%
Flotta circolante veicoli totale al 31/12	1.287.527	1.217.481	5,8%
Immatricolato auto e furgoni	374.040	438.347	-14,7%
- di cui green (ibride ed elettriche)	177.959	199.736	-10,9%

L'ottima performance sull'usato riflette senz'altro, oltre al mix dei veicoli venduti, anche l'andamento dei prezzi del mercato, che nel 2024 è stato ancora su livelli buoni. Gli oltre 700 milioni di maggiori ricavi del comparto corrispondono infatti ad un minor numero di veicoli venduti, proprio per quella logica di minori acquisti e dunque minori sostituzioni di auto e furgoni in scadenza. Quest'ultimo può essere ritenuto solo in parte un fenomeno congiunturale, legato alle incertezze dei clienti sulle scelte dei modelli e delle motorizzazioni. È in corso da tempo un allungamento del ciclo di sostituzione delle auto, nel mercato dei privati come in quello delle flotte aziendali, che certamente rispecchia innanzitutto la migliore qualità delle auto in fase di selezione dei materiali e di costruzione, come pure la diffusione della manutenzione preventiva.

Nel noleggio a lungo termine lo scorso anno gli ordini con durata superiore a 36 mesi sono arrivati a pesare l'80%, ossia quattro ordini ogni cinque. Ricordiamo che non troppi anni fa la durata media si attestava sui 36 mesi, mentre adesso è stimabile intorno ai 44. Anche le percorrenze annue risultano in calo, ormai in media sui 28.000 km, tanto che il 56% degli ordini raccolti prevede una percorrenza inferiore ai classici 30.000 km/anno che un tempo erano lo standard.

Sul fronte dei clienti, registriamo ancora una crescita del segmento dei piccoli, ossia Codici Fiscali e Partite IVA. La flotta è aumentata del 4%, ma resta stabile al 13% del totale NLT, mentre il fatturato, pur cresciuto di circa 90 milioni, pesa il 10% del totale, mentre era quasi l'11% un anno prima. Sicuramente questo segmento di clientela può ancora esprimere enormi potenzialità di sviluppo e gli operatori sono attenti a definire il prodotto/servizio più in linea con i loro bisogni e le loro abitudini.



ANALISI DEL FATTURATO

Nel 2024 le società di noleggio a lungo termine hanno sviluppato un giro d'affari complessivo pari a quasi 12,5 miliardi di euro, generando una crescita del 18% rispetto al 2023.

Il fatturato proveniente dai contratti di noleggio di veicoli rappresenta il 70% del giro d'affari complessivo, nel 2023 era il 71%. In questa voce rientra anche l'attività di rinoleggio, ovvero la locazione di veicoli già utilizzati in un primo ciclo di noleggio.

Si tratta di un business ancora non tracciato dalle statistiche ufficiali, ma che ha registrato una forte espansione negli ultimi anni. Alcuni operatori lo hanno sviluppato come prodotto dedicato ai privati, altri lo hanno esteso anche alla clientela corporate. La crescita di questo segmento è stata innescata dalle difficoltà di approvvigionamento di veicoli nuovi, legate alla crisi produttiva dell'automotive a livello globale. Ad oggi, per alcune aziende, il rinoleggio si è consolidato come prodotto strategico all'interno dell'offerta.

L'attività di rivendita di veicoli usati ha prodotto il 29% del giro d'affari complessivo, in aumento del 25% rispetto al 2023.

Il fleet management, cioè la gestione operativa della flotta di proprietà dei clienti, ha generato un fatturato pari a 81 milioni di euro, in crescita del 10% rispetto al 2023.

Gli operatori del noleggio a lungo termine forniscono veicoli anche alle società di rent-a-car, in un modello noto come rent-to-rent. In questo schema, le auto vengono noleggate alle società di breve termine che, a loro volta, le mettono a disposizione dei clienti finali.

Il principale vantaggio per i rent-a-car consiste nell'evitare l'impiego di capitali per l'acquisto dei veicoli, sostenendo unicamente il costo delle rate di noleggio, con conseguente maggiore flessibilità finanziaria e operativa.

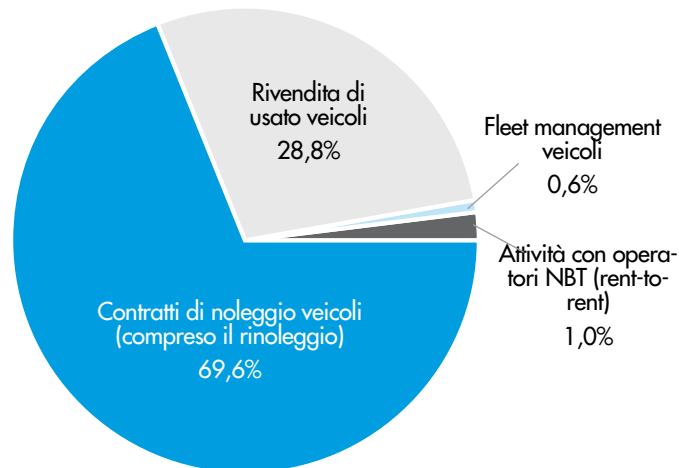
Nel 2024 il rent-to-rent è cresciuto del 12% rispetto al 2023 e ha generato un fatturato di circa 120 milioni di euro, che ha portato tale attività all'1% di quota sul giro d'affari complessivo.

Tabella 43 - Fatturato complessivo

	2024	2023	var %
Fatturato totale	12.507.850.784	10.604.648.761	17,9%

**Tabella 44 - Fatturato per tipologia di attività**

	2024	2023	var %
Fatturato totale	12.507.850.784	10.604.648.761	17,9%
- di cui fatturato da contratti di noleggio veicoli (compreso il rinoleggio)	8.728.115.779	7.536.464.463	15,8%
- di cui da rivendita di usato veicoli	3.615.464.745	2.887.028.882	25,2%
- di cui da fleet management veicoli	81.139.630	73.956.446	9,7%
- di cui da attività con operatori NBT (rent-to-rent)	120.063.795	107.198.940	12,0%

Grafico 13 - Distribuzione del fatturato da noleggio per tipologia di attività - 2024**Tabella 45 - Fatturato da contratti di noleggio per tipologia di veicolo**

	2024	2023	var %
Fatturato da contratti di noleggio (compreso il rinoleggio)	8.728.131.727	7.536.404.493	15,8%
- di cui realizzato su vetture	7.274.827.879	6.256.715.712	16,3%
- di cui realizzato su furgoni	1.421.808.448	1.258.205.365	13,0%
- di cui realizzato su moto	32.537.512	21.449.080	51,7%
- di cui realizzato su altri veicoli	53.730	34.336	56,5%

Il fatturato del settore derivante dalla gestione caratteristica, ossia il noleggio di veicoli, nel 2024 è stato pari a oltre 8,7 miliardi di euro, con un incremento percentuale del 16% rispetto all'anno precedente. È un risultato molto positivo soprattutto se messo in relazione alla crescita della flotta circolante che è stata pari al 6%.



L'83% del giro d'affari dei contratti di noleggio è stato prodotto dal segmento delle vetture, il cui valore è stato pari a 7,3 miliardi di euro, in crescita del 16% rispetto al 2023.

Il business dei furgoni, spinto dall'inarrestabile sviluppo del fenomeno delle consegne di prodotti acquistati on-line, è cresciuto del 13%, 3 punti percentuali in meno rispetto a quello delle vetture e ha raggiunto la quota del 16% sul giro d'affari dei contratti di noleggio.

Benchè l'aumento arrivi al 51,7% è ancora relativamente residuale l'apporto dei contratti dei noleggi di moto, il che mostra l'approccio tiepido dei noleggiatori su questa tipologia di prodotto.

Grafico 14 - Distribuzione del fatturato da noleggio per tipologia di veicolo - 2024

Nota: compreso il fatturato da rinoleggio

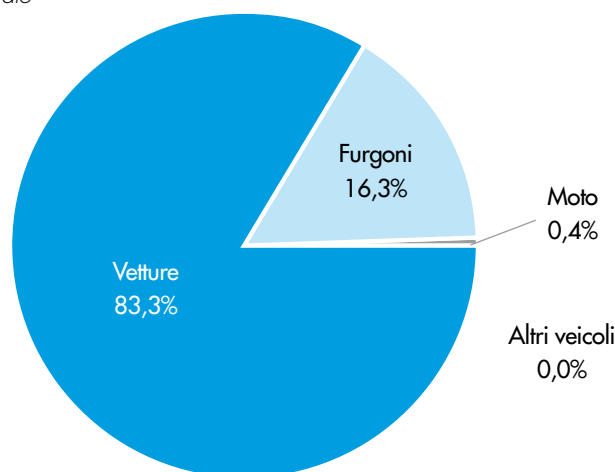
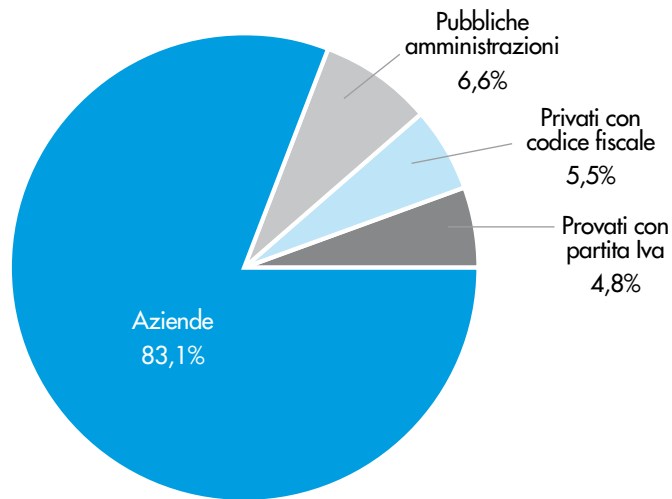


Tabella 46 - Fatturato da contratti di noleggio per tipologia di cliente

	2024	2023	var %
Fatturato da contratti di noleggio (compreso il rinoleggio)	8.728.131.726	7.536.404.493	15,8%
- di cui realizzato su privati con codice fiscale	479.779.170	434.638.319	10,4%
- di cui realizzato su clienti privati con partita IVA	419.721.526	377.478.650	11,2%
- di cui realizzato su aziende	7.251.552.483	6.232.991.937	16,3%
- di cui realizzato sulle pubbliche amministrazioni	577.078.547	491.295.587	17,5%



Grafico 15 - Distribuzione del fatturato da noleggio per tipologia di cliente - 2024



La distribuzione del fatturato dei contratti di noleggio evidenzia una netta predominanza del segmento corporate, che nel 2024 ha generato oltre 7,3 miliardi di euro, pari all'83% del giro d'affari complessivo, con una crescita del +16% su base annua.

La penetrazione del noleggio è massima nelle grandi aziende, mentre cala progressivamente tra PMI e microimprese, pur restando ormai raro trovare realtà aziendali che non abbiano valutato il noleggio come soluzione di gestione della flotta.

Il segmento privati continua a rappresentare una quota limitata del mercato (10% del fatturato) e cresce a un ritmo più contenuto (+11%), ma costituisce la leva di sviluppo potenziale per il futuro.

Un dato rilevante è che i privati con codice fiscale – che non beneficiano di alcuna deducibilità – generano ricavi leggermente superiori rispetto ai privati con partita IVA, che possono invece detrarre una parte del canone.

Tuttavia, sono diversi i segnali che indicano nel prossimo futuro una penetrazione crescente del noleggio nel segmento dei clienti privati. Sta progressivamente affermandosi una nuova cultura della mobilità, basata sul principio del non possesso del veicolo. A ciò si aggiunge una percezione sempre più diffusa del noleggio a lungo termine come formula a basso rischio per accedere a veicoli elettrificati, consentendo al cliente di sperimentare nuove tecnologie senza l'onere dell'acquisto.

Un ulteriore elemento abilitante è rappresentato dall'ampliamento continuo della rete distributiva: il numero di broker e concessionari che propongono soluzioni di noleggio



è in costante aumento, soprattutto nei contesti urbani, rendendo il prodotto sempre più accessibile e visibile anche al cliente privato.

Infine, la Pubblica Amministrazione ha generato ricavi pari a 577 milioni di euro, equivalenti al 7% del fatturato totale.

ANALISI DELLA FLOTTA

La flotta circolante dei veicoli in noleggio a lungo termine a fine 2024 ha superato le 1.288mila unità, in crescita del 6% rispetto al 2023. Sono stati inseriti, quindi, oltre 70.000 veicoli in più rispetto all'anno precedente.

Il noleggio a lungo termine così detto classico, cioè quello che prevede la fornitura di un veicolo a disposizione esclusiva di un solo cliente per una durata superiore ai 12 mesi, rappresenta la quasi totalità della flotta (96%) e numericamente conta 1 milione 232 mila veicoli.

Di questi l'81,2% è rappresentato dalle vetture che sono cresciute del 6,5%. Il 18,3% è costituito dai veicoli commerciali, il cui incremento, invece, è stato del 7,5% rispetto all'anno precedente.

La restante quota percentuale della flotta circolante, che non supera lo 0,5%, è costituita dalle moto e da altri veicoli.

Nel 2024, la flotta destinata alle esigenze temporanee della clientela ha registrato una riduzione del 20%. Questo segmento include i veicoli immatricolati dagli operatori del noleggio a lungo termine per soddisfare le necessità di mobilità temporanea.

Negli anni precedenti, tale segmento aveva raggiunto volumi significativi, principalmente a causa della scarsità di disponibilità di veicoli. Gli operatori avevano affrontato questa difficoltà attraverso diverse strategie, tra cui l'allungamento dei contratti esistenti e l'ampliamento della disponibilità di vetture in pronta consegna. Con il superamento di questa problematica, si assiste ora a un ridimensionamento sostanziale di questa tipologia di flotta.

Le vetture noleggate agli operatori del rent-a-car rappresentano il 2% della flotta e sono aumentate rispetto al 2023 di poco più di 1.000 unità.



Grafico 16 - Ciclo di vita dell'NLT classico (n° veicoli)

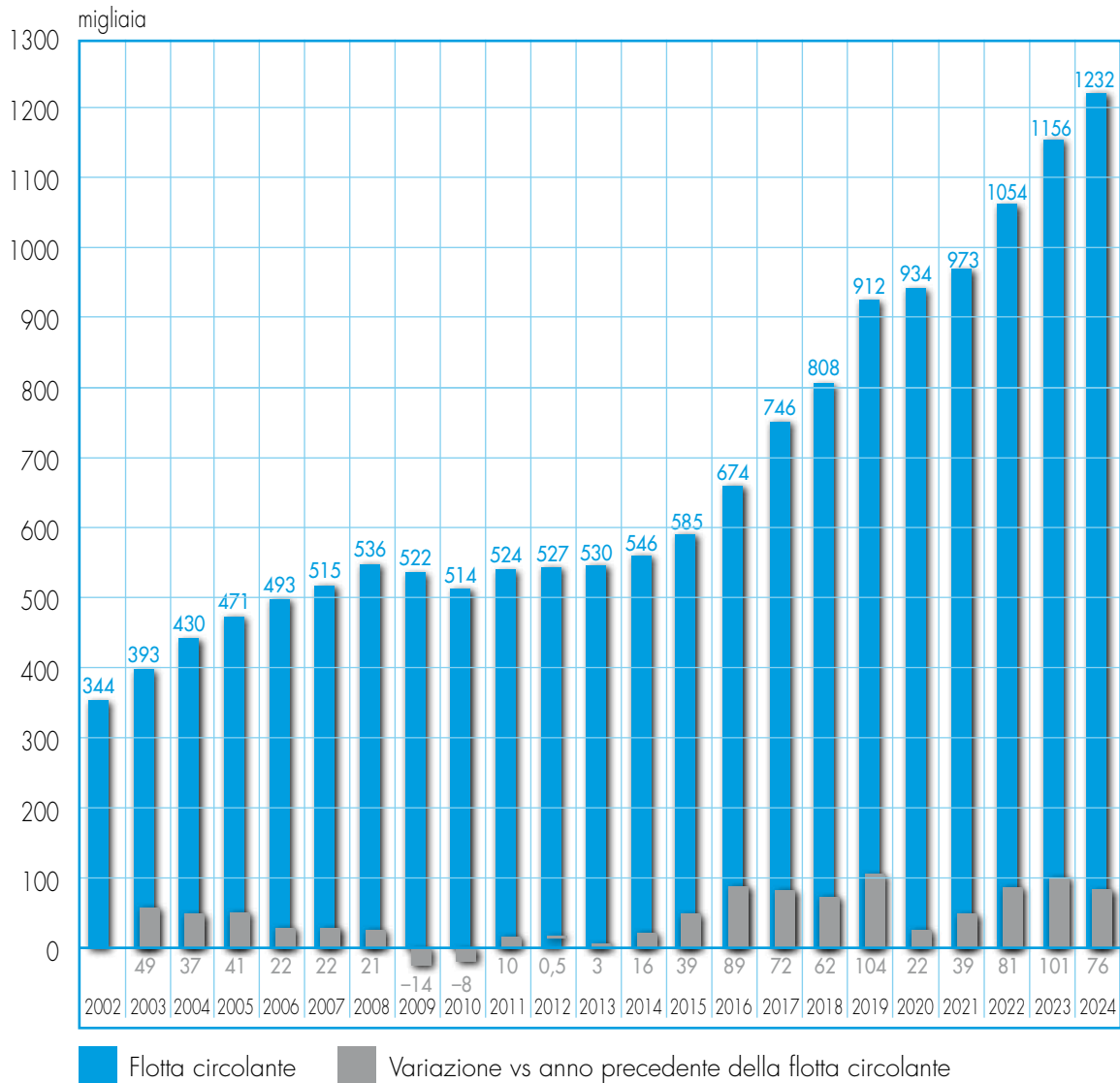


Tabella 47 - Flotta circolante per tipologia di attività

	2024	2023	var %
Flotta circolante veicoli totale al 31/12	1.287.527	1.217.481	5,8%
- di cui flotta a disposizione per esigenze temporanee della clientela (es. flottino, flexi, ecc.) di durata non inferiore a 12 mesi	30.956	38.466	-19,5%
- di cui flotta a disposizione esclusiva di un solo cliente (NLT "classico") di durata non inferiore a 12 mesi	1.232.002	1.155.555	6,6%
- di cui flotta noleggiata a operatori di NBT (rent-to-rent)	24.568	23.550	4,3%



Grafico 17 - Distribuzione della flotta circolante per tipologia di attività - 2024

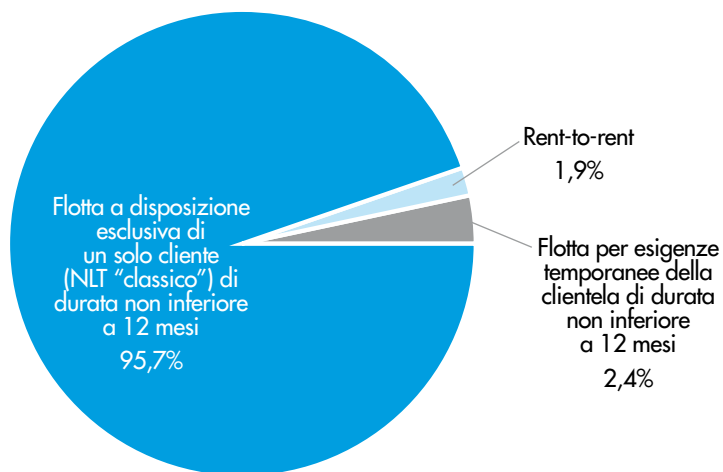


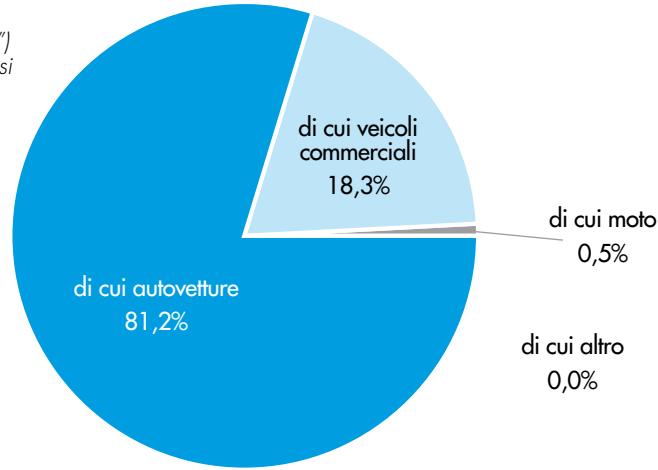
Tabella 48 - Flotta circolante del NLT classico per tipologia di veicolo

	2024	2023	var %
Flotta a disposizione esclusiva di un solo cliente (NLT "classico") di durata non inferiore a 12 mesi al 31/12	1.232.002	1.155.555	6,6%
- di cui autovetture	1.000.156	939.383	6,5%
- di cui veicoli commerciali	225.057	209.402	7,5%
- di cui moto	6.607	6.620	-0,2%
- di cui altro	182	263	-30,8%



Grafico 18 - Distribuzione della flotta circolante per tipologia di veicolo - 2024

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



I veicoli diesel continuano a rappresentare la parte più cospicua della flotta in dotazione ai clienti (46%). Tuttavia, il trend della quota è in discesa: nel 2024 ha perso, infatti, 6 punti percentuali.

I veicoli ibridi elettrici rappresentano la seconda alimentazione in termini di quota (29%), ma sono quelli che hanno guadagnato più punti in termini di rappresentatività (6 pp) rispetto al 2023. L'alimentazione a benzina cala di un solo punto (13%), mentre quella elettrica aumenta di mezzo punto e la quota si attesta al 4%. Le plug-in rappresentano il 7% della flotta.

È importante sottolineare che la flotta circolante riflette le decisioni di acquisizione prese negli anni precedenti. Pertanto, per comprendere le attuali direzioni e intensità delle scelte relative alle alimentazioni, è necessario analizzare la distribuzione delle immatricolazioni, che verrà approfondita in un paragrafo successivo di questo capitolo.

Tabella 49 - Flotta circolante per tipologia di alimentazione

	2024	2023	var %
Flotta circolante veicoli totale al 31/12	1.287.535	1.217.481	5,8%
- Benzina	158.266	156.758	1,0%
- Diesel	591.402	633.072	-6,6%
- Gpl	14.656	17.385	-15,7%
- Metano	11.546	15.158	-23,8%
- Ibride elettriche bz/ds - HEV	370.876	273.185	35,8%
- Ibride elettriche plug-in bz/ds (PHEV+REX)	87.713	78.548	11,7%
- Elettriche (BEV)	53.078	43.376	22,4%



Grafico 19 - Distribuzione della flotta circolante per alimentazione - 2024

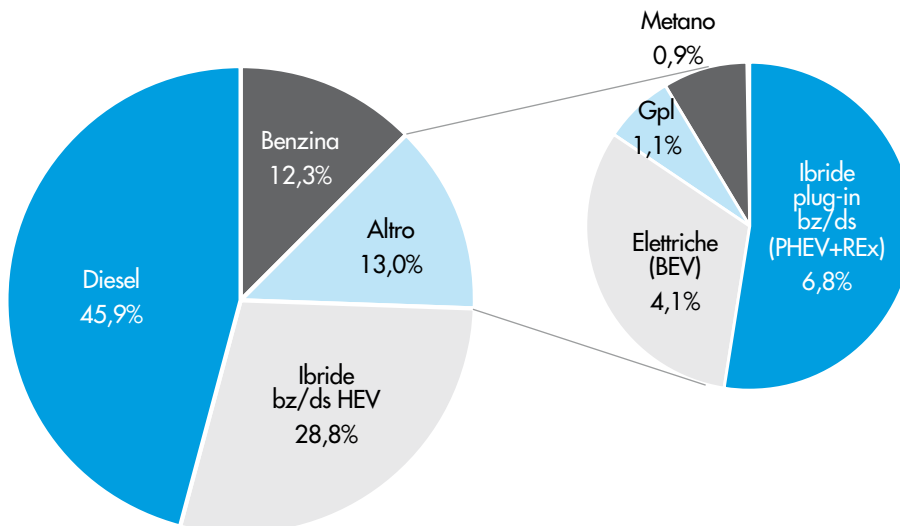
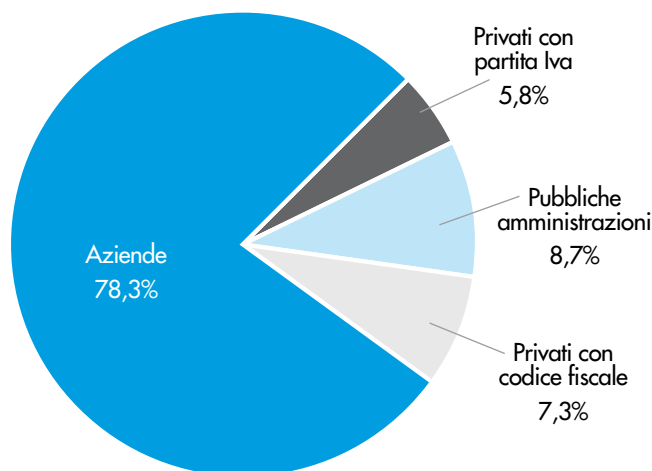


Tabella 50 - Flotta circolante per tipologia di cliente

	2024	2023	var %
Flotta circolante veicoli totale al 31/12	1.287.536	1.217.481	5,8%
- di cui privati con codice fiscale	93.663	90.636	3,3%
- di cui privati con partita IVA	74.331	71.446	4,0%
- di cui aziende	1.007.604	944.997	6,6%
- di cui pubbliche amministrazioni	111.938	110.402	1,4%

Grafico 20 - Distribuzione della flotta circolante per tipologia di cliente - 2024





ANALISI DEGLI ORDINI

Nel 2024, il 44% degli ordini relativi al noleggio a lungo termine tradizionale ha una durata compresa tra 3 e 4 anni, con una riduzione di 1 punto percentuale rispetto al 2023. Anche gli ordini con durata inferiore ai 3 anni sono diminuiti, passando dal 25% nel 2023 al 20% nel 2024.

Il 36% degli ordini ha una durata superiore ai 4 anni. Tale segmento è cresciuto di 6 punti percentuali rispetto al 2023, indicando una crescente tendenza delle aziende verso l'allungamento dei contratti.

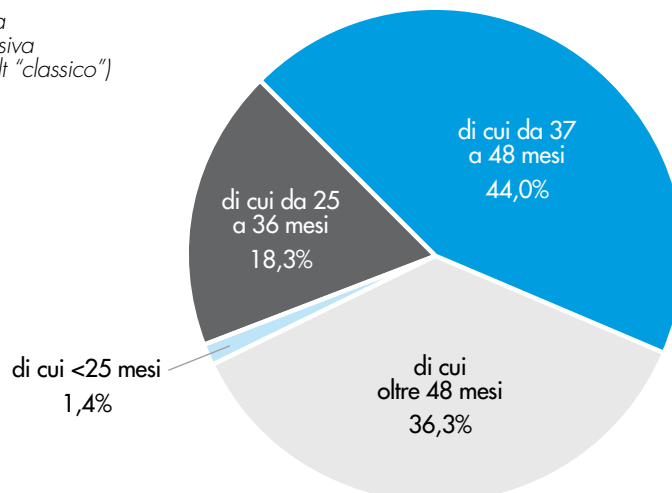
Questo allungamento delle durate si rifletterà nei prossimi anni su un parco veicoli usati più anziano rispetto agli attuali standard. Tuttavia, l'usato venduto dai noleggiatori rimane comunque un prodotto "fresco", conforme alle più recenti normative sulle emissioni, e contribuisce attivamente al rinnovamento del parco circolante.

Tabella 51 - Ordini di noleggio per durata

	2024	2023
Ordini di noleggio per durata relativi solo a flotta a disposizione esclusiva di un solo cliente (NLT "classico")	100%	100%
- di cui < 25 mesi	2%	3%
- di cui da 25 a 36 mesi	18%	22%
- di cui da 37 a 48 mesi	44%	45%
- di cui oltre 48 mesi	36%	30%

Grafico 21 - Distribuzione degli ordini per durata - 2024

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





Il 44% degli ordini prevede percorrenze superiori ai 30.000 km annuali; mentre il 23% chilometraggi compresi tra i 20.000 e i 30.000 chilometri. Un ordine su 4 è relativo ad un chilometraggio annuale compreso tra gli 11.000 e i 20.000 km.

Ricordiamo che la company car è uno strumento di fringe benefit per il dipendente e come tale viene utilizzato sia per le esigenze lavorative, sia per quelle personali e questo riflette la necessità di prevedere nei contratti percorrenze chilometriche elevate.

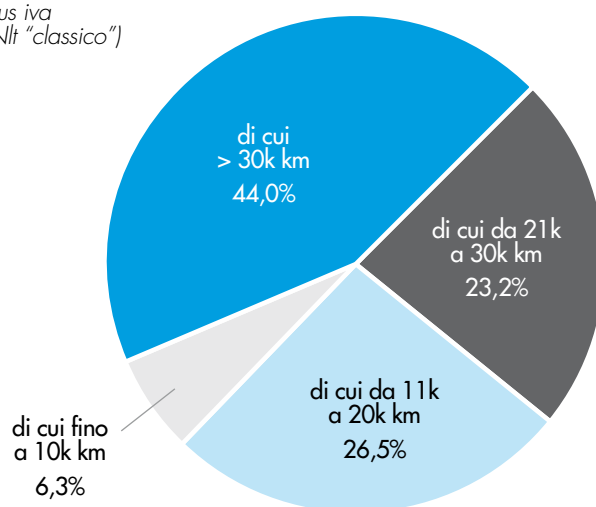
Solo il 6% degli ordini prevede un chilometraggio fino a 10.000 km all'anno.

Tabella 52 - Ordini di noleggio per chilometraggio annuale

	2024	2023
Ordini di noleggio per chilometraggio annuale relativi solo a flotta a disposizione esclusiva di un solo cliente (NLT "classico")	100%	100%
- di cui fino a 10k km	6%	6%
- di cui da 11k a 20k km	27%	24%
- di cui da 21k a 30k km	23%	24%
- di cui > 30k km	44%	46%

Grafico 22 - Distribuzione degli ordini di noleggio per chilometraggio annuale - 2024

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





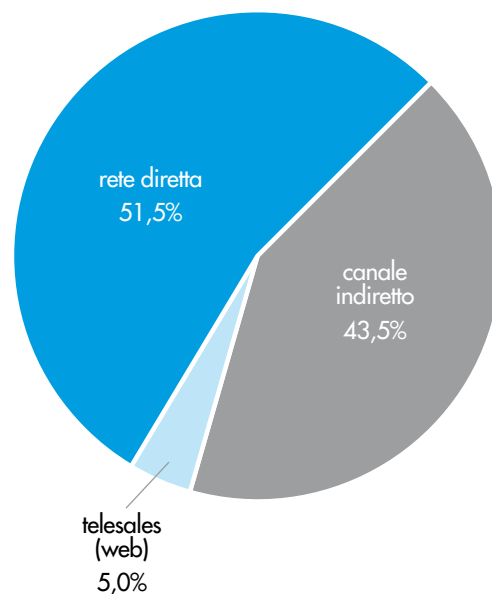
Un ordine su due è generato dalla rete diretta delle società di noleggio. Il canale diretto è utilizzato per seguire i cosiddetti grandi conti, che hanno bisogno di una relazione continua, personalizzata e approfondita.

Il canale indiretto, rappresentato soprattutto dai broker e dai concessionari di auto, è il braccio commerciale utilizzato dalle società di noleggio per penetrare in maniera efficace ed efficiente nei segmenti dei privati, dei liberi professionisti e delle PMI. Gli ordini generati da questo canale hanno raggiunto nel 2024 una quota pari al 44%, mentre il telesales guadagna un punto di quota e arriva al 5%.

Tabella 53 - Ordini di noleggio per tipologia di canale

	2024	2023
Ordini di noleggio per tipologia di canale	100%	100%
- di cui da rete diretta	51%	54%
- di cui da telesales	5%	4%
- di cui canale indiretto	44%	42%

Grafico 23 - Distribuzione degli ordini di noleggio per canale di vendita - 2024





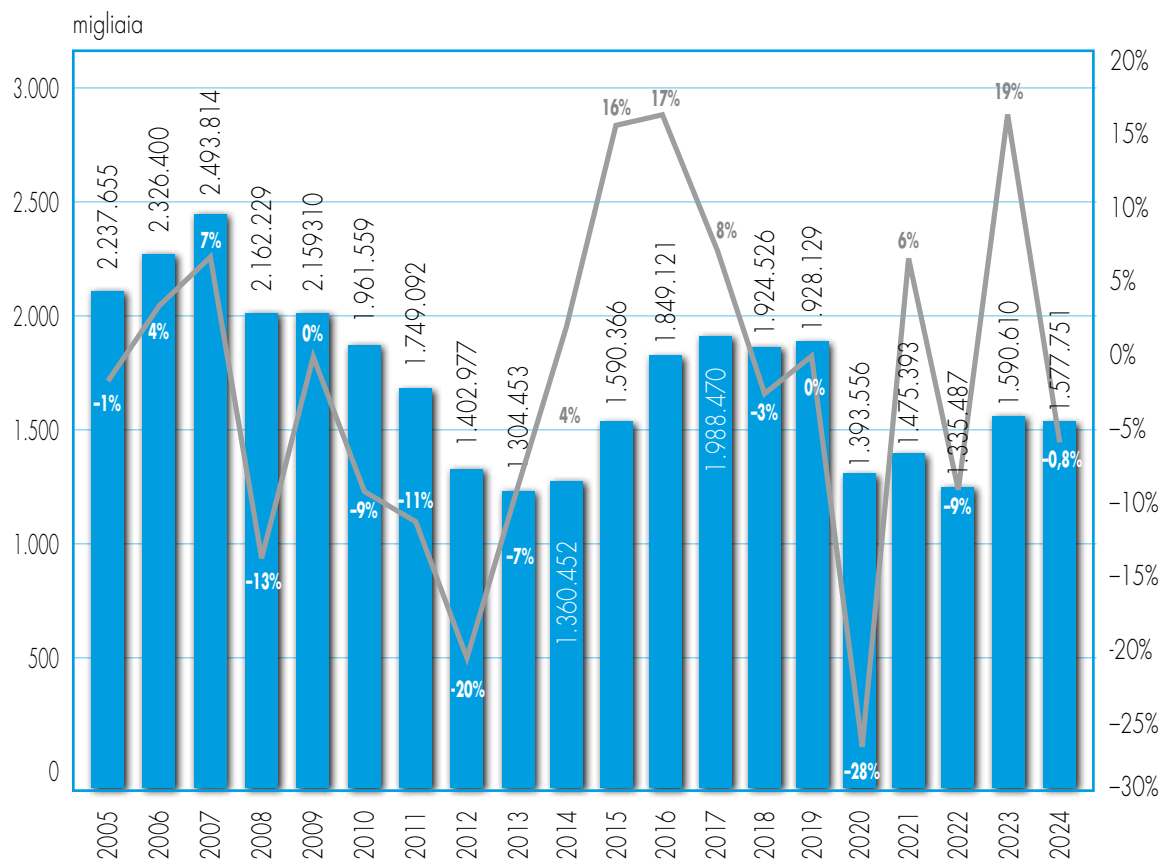
ANALISI DELLE IMMATRICOLAZIONI

Le società di noleggio a lungo termine hanno immatricolato nel 2024 quasi 311.000 vetture, registrando una diminuzione del 18% rispetto all'anno precedente; ha pesato negativamente il dibattito sulla futura nuova normativa del fringe benefit che di fatto ha causato un rallentamento dei rinnovi, spingendo molte aziende ad allungare i contratti già in essere.

È scesa al 20%, quattro punti in meno rispetto al 2023, la penetrazione del noleggio a lungo termine sulle immatricolazioni totali del mercato. Nonostante il calo, la percentuale conferma il ruolo centrale del noleggio come soluzione primaria per l'acquisizione e la gestione delle flotte nel comparto corporate, oltre a evidenziare la crescita costante della sua rilevanza anche nel segmento dei clienti privati.

Il diesel e mild hybrid si confermano l'alimentazione più diffusa, con una quota del 39%, seppur in flessione di 1,5 punti percentuali rispetto al 2023. Seguono benzina e mild hybrid, che totalizzano il 36,5% e registrano una contrazione di 1,6 punti.

Grafico 24 - Andamento delle immatricolazioni in Italia



Fonte: Unrae



Le motorizzazioni full hybrid crescono significativamente, raggiungendo il 10,9% (+3,7 punti). Stabili le plug-in hybrid, che si attestano intorno al 7%, mentre le elettriche salgono al 5,5%, con un incremento di quasi un punto percentuale.

Nel comparto dei veicoli commerciali, il diesel (incluso mild hybrid) domina nettamente, con una quota pari all'88%, in crescita di quasi 5 punti percentuali.

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

	2024	2023	2022	2021	2020	var. % '24/'23	Cagr. '20/'24
Immatricolazioni vetture	1.577.751	1.590.610	1.335.487	1.475.393	1.393.556	-0,8%	3,15%
Immatricolazioni vetture in NLT	310.701	376.807	308.465	259.215	212.867	-17,5%	9,92%
Penetrazione NLT	19,7%	23,7%	23,3%	17,6%	15,3%	-4 ppt	

Fonte: Elaborazioni su dati Aniasa e Unrae

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

	2024		2023		var. % '24/'23
	Unità	%	Unità	%	
Vetture	310.701	83%	376.807	86%	-18%
VCL	63.339	17%	61.540	14%	3%
Totale	374.040	100%	438.347	100%	-15%

Tabella 56 - Distribuzione delle immatricolazioni per tipologia veicolo - Trend

	2024	2023	2022	2021	2020	Cagr. '20/'24
Vetture	310.701	376.807	308.465	259.215	212.867	9,9%
VCL	63.339	61.540	46.076	45.688	37.801	13,8%
Totale	374.040	438.347	354.541	304.903	250.668	10,5%



Grafico 25 - Distribuzione delle immatricolazioni autovetture per alimentazione

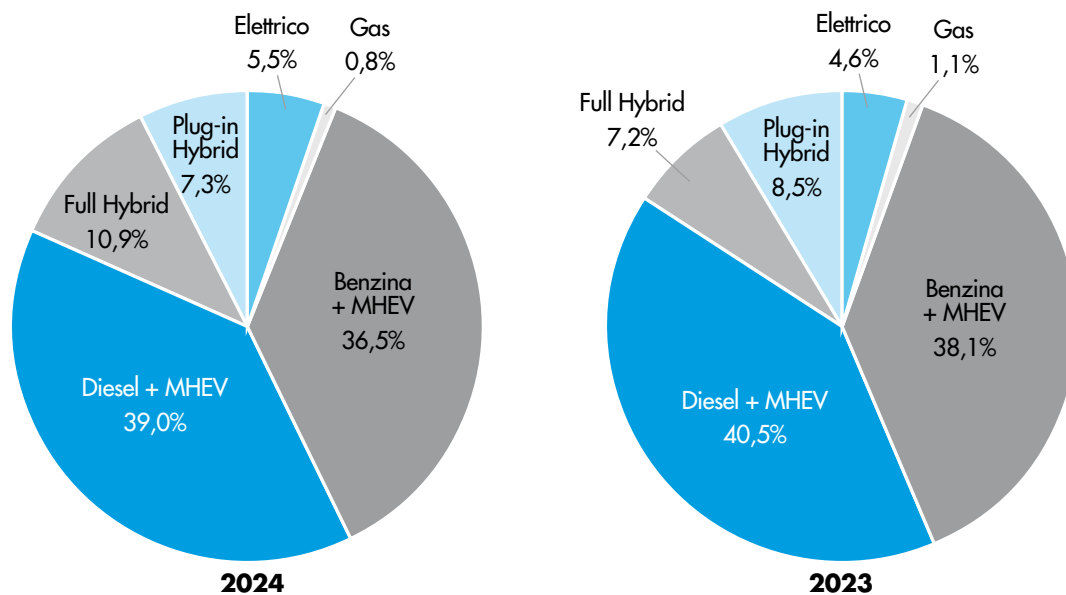


Grafico 26 - Distribuzione delle immatricolazioni furgoni per alimentazione

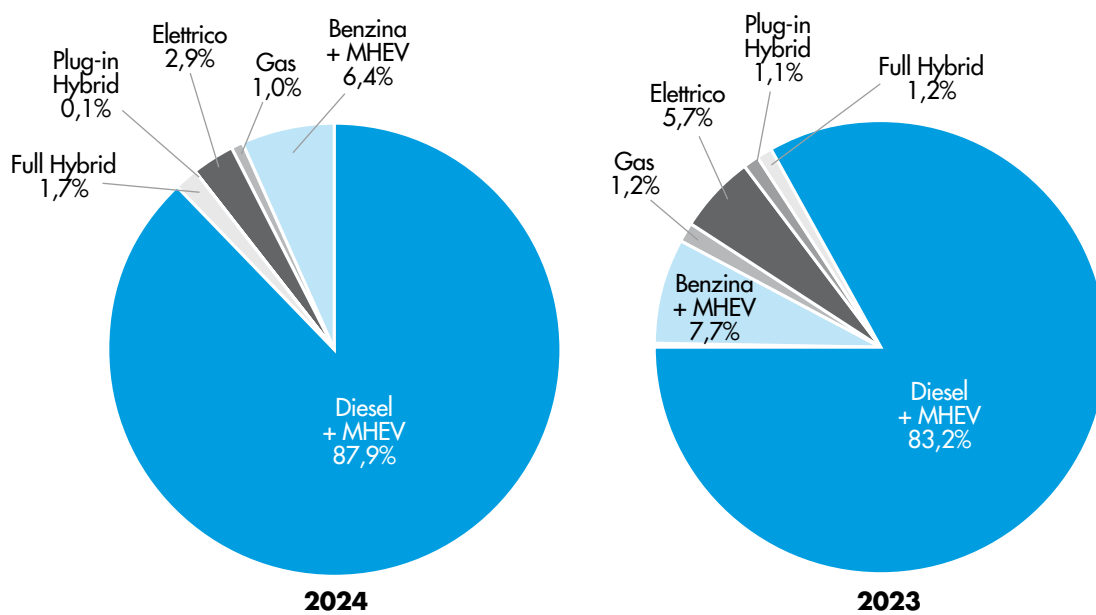




Grafico 27 - Immatricolazioni auto NLT - Top 5 brand

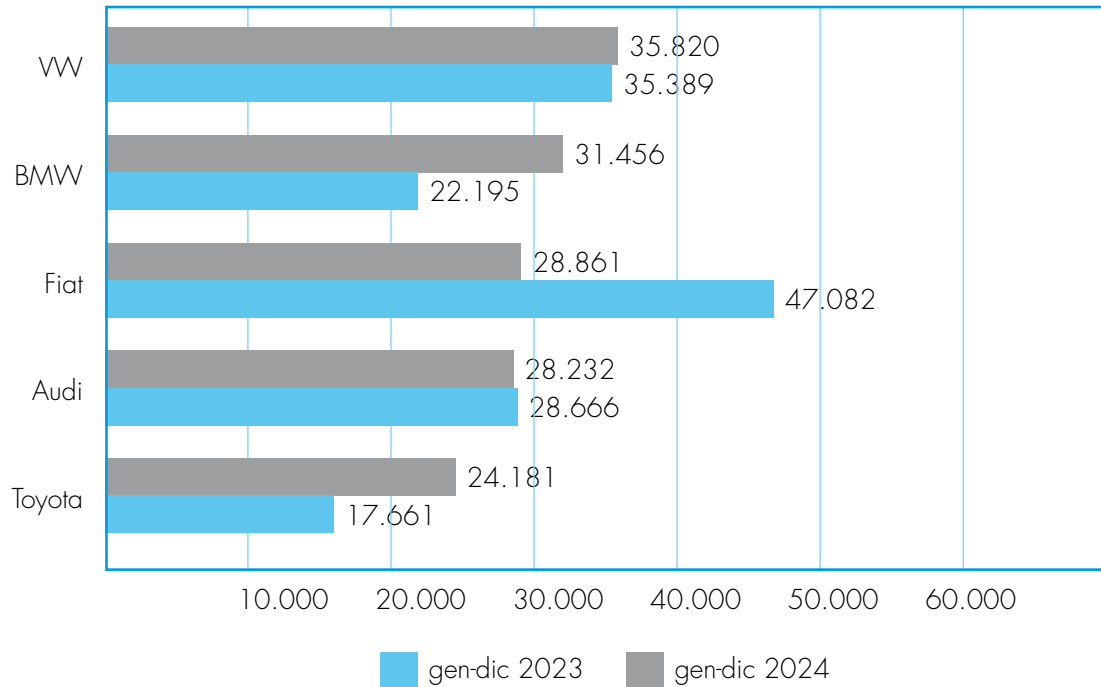
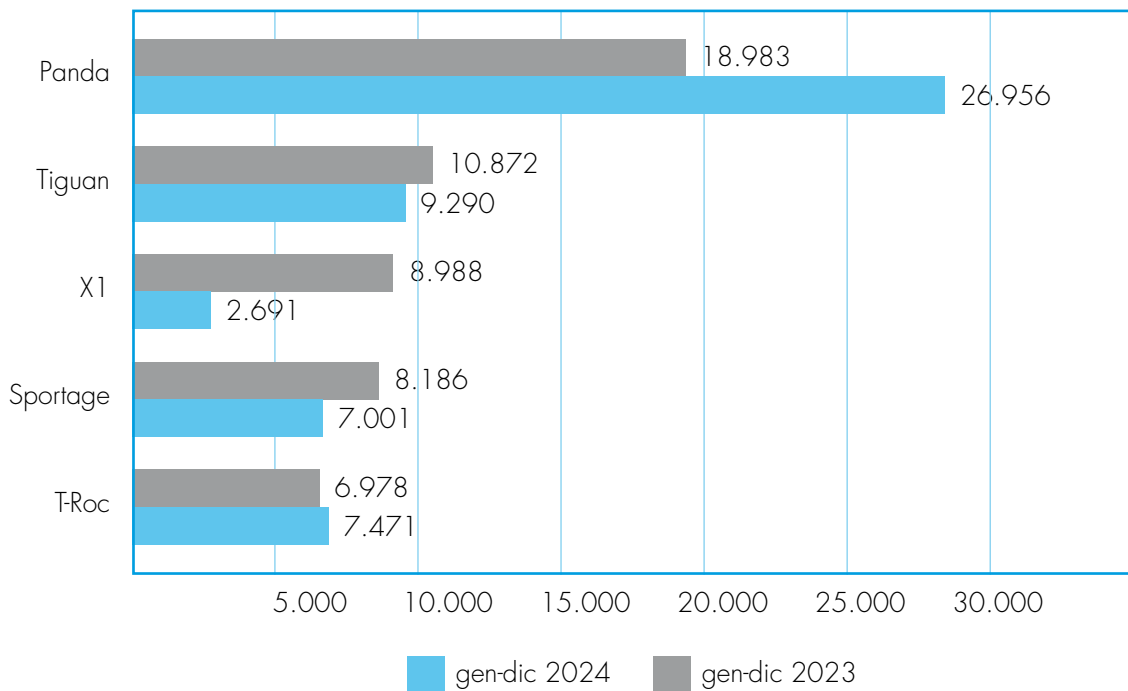


Grafico 28 - Immatricolazioni auto NLT - Top 5 model





ANALISI DEL CORPORATE CAR SHARING

Il corporate car sharing è un modello di utilizzo condiviso di una flotta aziendale da parte di dipendenti della stessa organizzazione o, in alcuni casi, di più aziende collegate.

Il servizio può essere erogato da operatori di noleggio a lungo termine, che forniscono sia i veicoli, sia l'infrastruttura tecnologica per la condivisione. In alternativa, l'azienda può limitarsi a noleggiare i veicoli e sviluppare internamente – con il supporto di partner specializzati – una soluzione di car sharing personalizzata.

Questa modalità è impiegata prevalentemente per i veicoli operativi, utilizzati per missioni di servizio da parte di più figure tecniche. In tali contesti, il corporate car sharing rappresenta una soluzione economicamente più efficiente rispetto al tradizionale noleggio a lungo termine di singoli veicoli dedicati.

I sistemi attuali sono altamente digitalizzati: gli utenti accedono tramite app alla prenotazione, apertura e chiusura del veicolo, semplificando la gestione della mobilità interna.

L'offerta di questo servizio da parte dei noleggiatori non ha però raggiunto ancora dei volumi interessanti. Nel 2024 il numero dei veicoli in corporate car sharing è stato pari a quasi 4.500 (in contrazione dell'8% rispetto al 2023) di cui l'89% è costituito da auto, l'11% da veicoli commerciali.

Frequentemente i veicoli in corporate car sharing sono utilizzati per spostamenti all'interno dei centri urbani dove vigono importanti limitazioni alla circolazione, questo giustifica la quota del 57% dei veicoli ibridi ed elettrici all'interno delle flotte condivise.

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

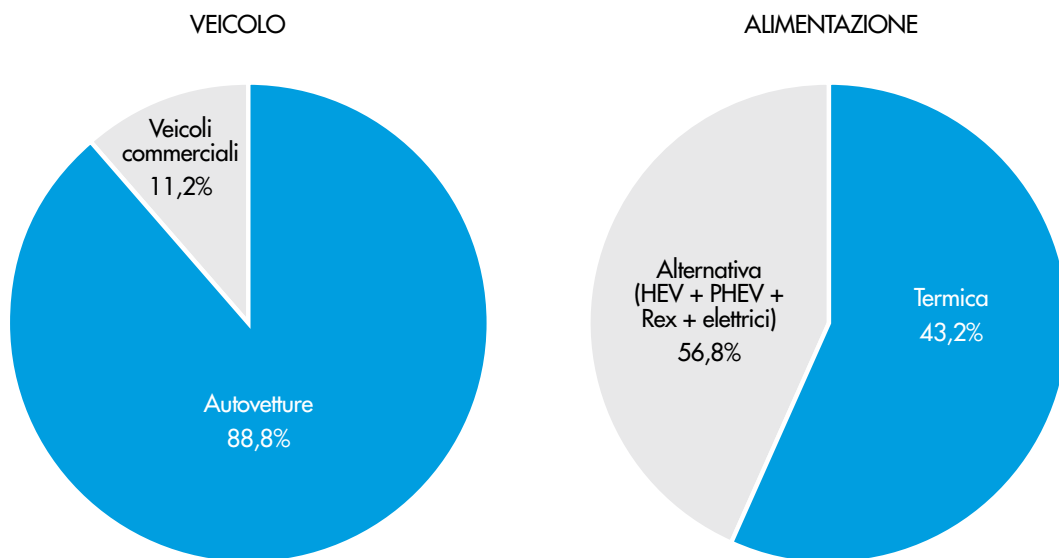
	2024	2023	var %
Numero veicoli in corporate car sharing	4.452	4.860	-8%
- di cui autovetture	3.954	4.616	-14%
- di cui veicoli commerciali	498	244	104%



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

	2024	2023	var %
Numero veicoli in corporate car sharing	4.452	4.860	-8%
- di cui ad alimentazione termica	1.923	2.677	-28%
- di cui ad alimentazione alternativa (HEV+ PHEV+Rex+ elettrici)	2.531	2.183	16%

Grafico 29 - Distribuzione dei veicoli in corporate car sharing - 2024





LE FLOTTE AZIENDALI IN EU

Dall'analisi delle tendenze nei 7 Paesi d'Europa a maggiore densità automobilistica (in ordine di volumi di immatricolazione: Germania, Regno Unito, Francia, Italia, Spagna, Belgio e Paesi Bassi) a partire dal periodo della pandemia Covid-19, emergono due indicatori principali.

Il primo evidenzia una leggera ripresa delle immatricolazioni, sebbene i volumi non siano ancora a livello pre-pandemico; il secondo mostra che tra il 2023 e il 2024 si è verificato un certo rallentamento in alcuni Paesi (Belgio, Francia, Germania e Italia), mentre in altri la tendenza alla crescita è continuata (Regno Unito, Paesi Bassi e, soprattutto, Spagna).

Questo in ambito Passenger Cars, mentre nei Light Commercial Vehicles la ripresa appare più vigorosa nel lungo periodo (tra il 2020 e il 2024), con una flessione nel 2022, comunque recuperata nel biennio seguente, tranne in Belgio che si è distinto nel 2024 per essere l'unica nazione in calo.

Riguardo le immatricolazioni di autovetture dei Paesi Top 7 si riscontra nel 2024 un totale appena inferiore ai 10 milioni di unità, a fronte dei circa 9,3 milioni del 2020 (erano però ben 12,4 milioni nel 2019). Il dato cumulativo del 2024 è molto vicino a quello dell'anno precedente, con un incremento modesto (+0,2%). Nel quinquennio il mercato dei 7 Paesi è sceso al di sotto dei 10 milioni di immatricolazioni già nel 2020, ha continuato a calare fino al 2022, per poi dare un segnale di ripresa nel 2023, quando si è registrato un eccellente +14,8% (da 8,6 a 9,9 milioni di nuove targhe).

Sul versante dei veicoli commerciali (LCV), le immatricolazioni hanno fatto segnare un andamento diverso, più altalenante, ma che ha evidenziato un trend di medio periodo simile: un crollo nel 2020 con l'inizio della pandemia (scendendo a quota 1,36 milioni), una ripresa abbastanza netta nel 2021 (1,5 milioni), di nuovo una contrazione significativa nel 2022 (1,2 milioni) e una risalita lo scorso anno (+16,6%), anche se su volumi complessivi inferiori a quelli del 2021. Infine, il superamento di quota 1,5 milioni nel 2024, un significativo incremento del 7,5% rispetto all'anno precedente. Assommando i dati delle immatricolazioni PC + LCV, il mercato Top 7 Europa nel 2024 ha raggiunto quasi 11,5 milioni di unità, con una crescita sul 2023 dell'1,1%.



Tabella 59 - Immatricolazioni autovetture – Top 7 EU 2020–24

EU-TOP 7	2020	2021	2022	2023	2024	var. % 2024/23
Belgio	436.930	390.269	372.469	482.564	454.051	-5,9%
Francia	1.650.118	1.659.003	1.529.035	1.774.723	1.718.423	-3,2%
Germania	2.917.678	2.622.132	2.651.357	2.844.609	2.817.331	-1,0%
Italia	1.383.513	1.462.338	1.322.506	1.572.201	1.563.690	-0,5%
Paesi Bassi	355.431	322.831	312.070	369.634	381.566	3,2%
Spagna	895.290	883.158	828.770	960.214	1.035.822	7,9%
Regno Unito	1.631.064	1.647.181	1.614.063	1.903.054	1.952.778	2,6%
Totale	9.270.024	8.986.912	8.630.270	9.906.999	9.923.661	0,2%

Fonte: Dataforce

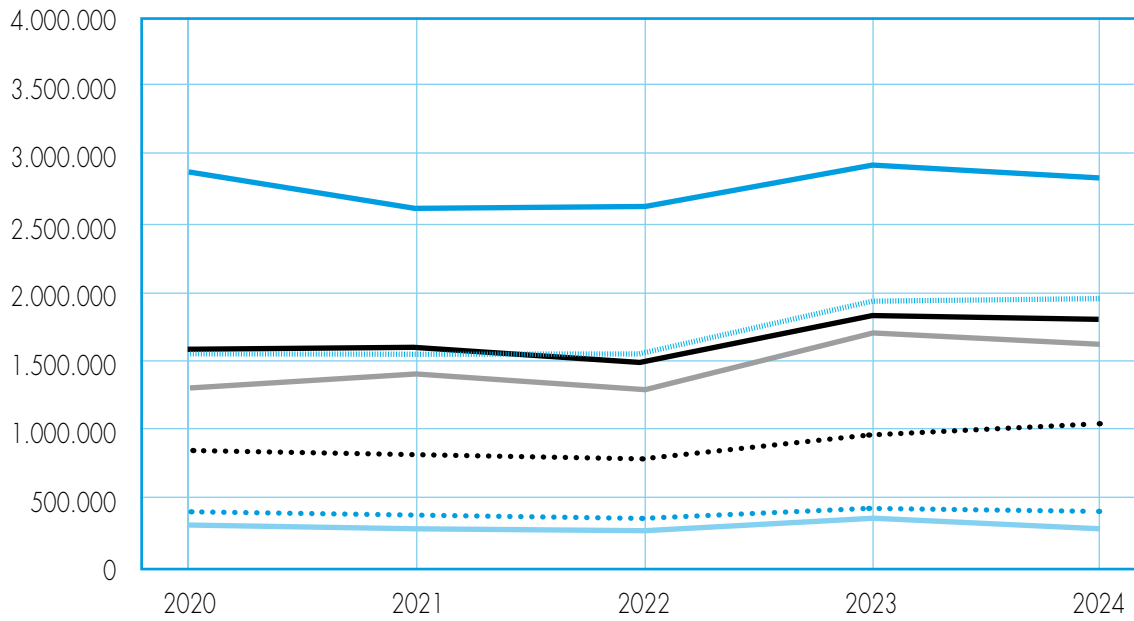
Tabella 60 - Immatricolazione veicoli commerciali Top 7 EU 2020–24

EU-TOP 7	2020	2021	2022	2023	2024	var. % 2024/23
Belgio	71.311	71.571	56.093	67.589	65.825	-2,6%
Francia	400.720	430.691	346.091	374.902	379.106	1,1%
Germania	266.728	264.572	228.883	257.710	279.859	8,6%
Italia	150.347	172.954	151.683	187.214	188.190	0,5%
Paesi Bassi	60.272	68.443	59.173	69.295	130.205	87,9%
Spagna	115.283	129.272	105.350	135.955	148.101	8,9%
Regno Unito	293.667	359.341	283.836	343.361	352.912	2,8%
Totale	1.358.328	1.496.844	1.231.109	1.436.026	1.544.198	7,5%

Fonte: Dataforce



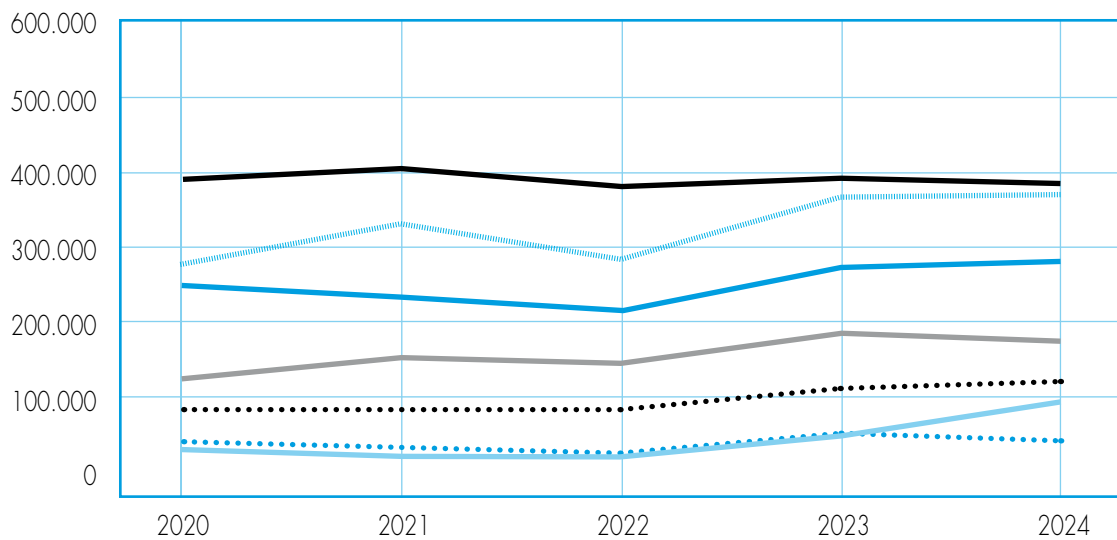
Grafico 30 - Immatricolazione autovetture - Top 7 EU 2020-2024



Fonte: Dataforce

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

Grafico 31 - Immatricolazione veicoli commerciali Top 7 EU 2020-2024



Fonte: Dataforce

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



ANALISI DEI CANALI DI VENDITA

Il confronto tra le immatricolazioni del periodo 2020-2024 evidenzia che il canale dei Privati ha perso soltanto poco più di 100.000 targhe nei 5 anni, ma ha ridotto la propria market share dal 46,1% al 41,9% (42% nel 2023). Viceversa, il canale flotte (immatricolazioni aziendali in proprietà), è passato da una quota del 18% a una del 20,3% (21% nel 2023), con un consistente incremento delle immatricolazioni totali, passate da meno di 1,7 milioni di unità del 2020 a oltre 2 milioni del 2024.

I noleggi a lungo termine hanno aumentato i volumi di oltre il 30% nel quinquennio, sebbene nel 2024 abbiano subito una flessione del 5,5%. L'anno scorso la quota di mercato del NLT è scesa del 5,5%. Il noleggio a breve termine, invece, è il canale che, se si esclude la caduta del 2022, ha mostrato un trend di crescita costante, passando dalle 740.000 unità di inizio quinquennio alle quasi 900.000, con un'impennata del 17,2% nel 2024.

L'andamento del mercato delle auto-immatricolazioni, infine, è stato caratterizzato da un andamento in discesa a partire dal 2021. Soltanto l'anno scorso ha dato segnali di ripresa, ritornando sopra gli 1,4 milioni di unità (+2,9%).

Tabella 61 - Immatricolazione autoveicoli e suddivisione per canali di vendita in % - Top 7 EU 2020-2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Privati	46,1%	44,7%	45,0%	42,0%	41,9%
Società e Leasing	18,0%	18,2%	19,8%	21,0%	20,3%
Noleggio a lungo termine	11,7%	12,9%	14,2%	15,4%	14,5%
Noleggio a breve termine	8,0%	8,6%	7,0%	7,7%	9,0%
Case auto/Dealers	16,3%	15,6%	14,0%	13,9%	14,3%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Dataforce

Il graduale calo di quota dello short term era inizialmente dovuto alla contrazione della mobilità aziendale e della ridotta circolazione turistica durante la pandemia Covid-19, mentre negli anni seguenti è stato determinato dalle scelte degli operatori, che nel biennio 2022-2023 hanno preferito prolungare il periodo di permanenza in flotta del parco acquisito in precedenza, che non era stato utilizzato secondo le normali tempistiche. L'inversione di questo trend si è avuta soltanto nel 2024, quando gli operatori del settore hanno ricominciato a infloattare con maggiore vigore, anche se soltanto nella prima parte dell'anno.



La flessione del canale delle auto-immatricolazioni, invece, era stata innescata da un cambio di strategia commerciale da parte delle Case automobilistiche, che, a fronte di una produzione inferiore dovuta sia dagli effetti della crisi dei micro-chip sia dalla transizione verso l'elettrico, hanno preferito puntare su vendite dalla maggiore redditività, riducendo fortemente gli sconti al cliente, senza la necessità di ricorrere ai classici sistemi di rapida vendita, quali le immatricolazioni dirette di km zero o attraverso le reti dei concessionari.

Tabella 62 - Immatricolazione auto e suddivisione per canali di vendita – Top 7 EU 2020-2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Var. % 2024/23
Privati	4.272.904	4.016.622	3.879.630	4.162.414	4.156.752	-0,1%
Società e Leasing	1.669.113	1.635.502	1.712.208	2.080.446	2.015.397	-3,1%
Noleggio a lungo termine	1.081.257	1.158.231	1.224.005	1.522.297	1.438.617	-5,5%
Noleggio a breve termine	738.697	773.508	608.338	761.656	892.314	17,2%
Case auto/Dealers	1.508.053	1.403.049	1.206.089	1.380.186	1.420.581	2,9%
Totale	9.270.024	8.986.912	8.630.270	9.906.999	9.923.661	0,2%

Fonte: Dataforce

ANALISI DEI CANALI NEI 7 PAESI TOP IN EU

Il mercato dei Paesi Top7 si è decisamente ridotto rispetto al periodo precedente alla pandemia: i segnali di ripresa ci sono stati, ma non in maniera sufficiente da poter concretizzare un ritorno alla situazione ante-Covid. E, soprattutto, mostra un andamento differenziato nei singoli mercati e nei vari canali. A livello canale privati, la tendenza generale tra il 2020 e il 2024 è di un mantenimento abbastanza costante dei volumi, con qualche caso di contrazione (in Germania e in Belgio).

Le flotte di proprietà hanno fatto segnare una crescita di buon livello nel Regno Unito, in Germania e in Italia. Il noleggio a lungo termine è il canale che ha mostrato la maggiore vivacità, permettendo di recuperare completamente i volumi persi a seguito della pandemia e anzi di superarli di slancio. Particolarmente significativa la crescita di questo canale in Italia, Spagna e Regno Unito.



Belgio

Nella distribuzione per canali, il noleggio a lungo termine, cresciuto vigorosamente fino al 2023, nel 2024 ha fatto segnare una battuta d'arresto (-16,7%), scendendo da una market share del 34,9% (che gli aveva permesso di diventare il canale della distribuzione più importante dell'intero mercato) al 30,9%, superato ampiamente dai privati arrivati lo scorso anno al 38,3%.

Tabella 63 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Belgio 2020-2024

BELGIO	2020	2021	2022	2023	2024	Var. % 2024/23	MS 2023	MS 2024
Privati	191.949	158.682	135.938	151.926	174.128	14,6%	31,5%	38,3%
Società e leasing	80.799	81.176	82.053	110.970	95.331	-14,1%	23,0%	21,0%
Noleggio lungo termine	103.833	97.456	107.106	168.338	140.283	-16,7%	34,9%	30,9%
Noleggio a breve termine	21.351	18.376	13.766	16.879	15.820	-6,3%	3,5%	3,5%
Case auto/ Dealers	38.998	34.579	33.606	34.451	28.489	-17,3%	7,1%	6,3%
Totale	436.930	390.269	372.469	482.564	454.051	-5,9%	100,0%	100,0%

Fonte: Dataforce



Francia

Il Paese transalpino è quello che nel quinquennio ha continuato a mostrare un andamento più lineare. Sebbene anche qui la crescita di importanza del canale del NLT sia stata accentuata e nonostante una contrazione di 3 punti nel 2024. Nel passaggio tra il 2023 e il 2024 si segnala anche una flessione importante del canale flotte in acquisto diretto (-11,7%), peraltro bilanciata in parte da un aumento delle immatricolazioni del canale del noleggio a breve termine (+9,9%).

Tabella 64 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Francia 2020-2024

FRANCIA	2020	2021	2022	2023	2024	Var. % 2024/23	MS 2023	MS 2024
Privati	786.276	729.643	709.233	843.949	817.472	-3,1%	47,6%	47,6%
Società e leasing	254.340	269.219	246.328	283.525	250.371	-11,7%	16,0%	14,6%
Noleggio lungo termine	194.149	214.287	204.453	259.196	251.522	-3,0%	14,6%	14,6%
Noleggio a breve termine	128.511	160.414	128.658	146.470	160.967	9,9%	8,3%	9,4%
Case auto/ Dealers	286.842	285.440	240.363	241.583	238.091	-1,4%	13,6%	13,9%
Totale	1.650.118	1.659.003	1.529.035	1.774.723	1.718.423	-3,2%	100,0%	100,0%

Fonte: Dataforce



Germania

Nei 5 anni dal 2020 al 2024, dopo la caduta delle immatricolazioni del 2021, la Germania ha ripreso a salire con una certa costanza, pur facendo registrare una flessione dell'1% nel 2024. Il canale delle flotte in proprietà e leasing, che nel 2023 aveva sfiorato il milione di nuove targhe, nel 2024 ha fatto segnare la contrazione più importante (-6,7%), perdendo quasi 2 punti di quota di mercato e ponendosi allo stesso livello di market share dei privati (32,4%).

Tabella 65 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Germania 2020-2024

GERMANIA	2020	2021	2022	2023	2024	Var. % 2024/23	MS 2023	MS 2024
Privati	1.082.899	906.588	951.366	933.147	913.722	-2,1%	32,8%	32,4%
Società e leasing	821.989	786.175	868.447	976.698	911.591	-6,7%	34,3%	32,4%
Noleggio lungo termine	286.697	270.239	261.328	299.167	307.192	2,7%	10,5%	10,9%
Noleggio a breve termine	726.093	659.130	570.216	635.597	684.826	7,7%	22,3%	24,3%
Case auto/ Dealers	2.917.678	2.622.132	2.651.357	2.844.609	2.817.331	-1,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Dataforce



Italia

Anche l'Italia non ha colmato il gap con il periodo ante-Covid. Rispetto al 2019 mancano all'appello 350.000 immatricolazioni. Nel 2024 i volumi delle nuove targhe sono stati simili a quelli dell'annata precedente (-0,5%), nonostante una forte contrazione del noleggio a lungo termine che ha perso il 17,7% sul 2023.

Il NLT è stato comunque protagonista di una crescita di grande rilievo nel quinquennio, passando da un volume di 218.000 unità a oltre 310.000 (377.000 nel 2023). Il canale più rilevante rimane quello dei privati che, in parte grazie agli incentivi all'acquisto in vigore nel 2023 e 2024 (ma non confermati quest'anno), hanno permesso a questo canale di ritornare su volumi simili a quelli del 2020-2021.

Tabella 66 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Italia 2020-2024

ITALIA	2020	2021	2022	2023	2024	Var. % 2024/23	MS 2023	MS 2024
Privati	881.609	919.943	775.411	878.114	910.402	3,7%	55,9%	58,2%
Società e leasing	68.445	75.995	76.057	89.576	85.688	-4,3%	5,7%	5,5%
Noleggio lungo termine	217.968	257.431	308.118	377.498	310.716	-17,7%	24,0%	19,9%
Noleggio a breve termine	81.862	76.571	57.606	76.036	89.569	17,8%	4,8%	5,7%
Case auto/ Dealers	133.629	132.398	105.314	150.977	167.315	10,8%	9,6%	10,7%
Totale	1.383.513	1.462.338	1.322.506	1.572.201	1.563.690	-0,5%	100,0%	100,0%

Fonte: Dataforce



Paesi Bassi

Nel 2024 i Paesi Bassi hanno fatto segnare un incremento delle immatricolazioni del 3,2%, con una ripresa accentuata del canale dei privati: +15,3%. Anche il comparto degli acquisti aziendali diretti ha performato in maniera positiva (+8,7%). Negativa la prestazione delle auto-immatricolazioni, che l'anno scorso hanno fatto registrare una contrazione importante, pari a quasi un quarto dei volumi.

Tabella 67 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Paesi Bassi 2020-2024

PAESI BASSI	2020	2021	2022	2023	2024	Var. % 2024/23	MS 2023	MS 2024
Privati	129.344	114.110	113.973	112.101	129.244	15,3%	30,3%	33,9%
Società e leasing	35.301	30.839	27.834	36.713	39.923	8,7%	9,9%	10,5%
Noleggio lungo termine	123.089	107.357	104.220	139.979	142.847	2,0%	37,9%	37,4%
Noleggio a breve termine	16.762	19.222	18.898	21.069	23.755	12,7%	5,7%	6,2%
Case auto/ Dealers	50.935	51.303	47.145	59.772	45.797	-23,4%	16,2%	12,0%
Totale	355.431	322.831	312.070	369.634	381.566	3,2%	100,0%	100,0%

Fonte: Dataforce



Spagna

Dei 7 Paesi Top in Europa, la Spagna è stata quella che l'anno scorso ha fatto registrare la prestazione migliore: +7,9%. Una performance ascrivibile soprattutto al canale del noleggio a breve termine, che è ripartito in maniera significativa, facendo segnare un eccellente +38% e arrivando così a sfiorare la stessa quota di mercato del noleggio a lungo termine: un caso unico in Europa. Importante anche la ripresa delle nuove targhe del canale dei privati (+9,7%).

Lieve contrazione, invece, per il noleggio a lungo termine (-1,1%) che comunque nei 5 anni è cresciuto notevolmente, passando dalle 147.000 unità del 2020 alle oltre 200.000 del 2024.

Tabella 68 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Spagna 2020-2024

SPAGNA	2020	2021	2022	2023	2024	Var. % 2024/23	MS 2023	MS 2024
Privati	453.320	385.177	375.517	424.287	465.503	9,7%	44,2%	44,9%
Società e leasing	101.231	87.659	85.556	106.605	106.580	0,0%	11,1%	10,3%
Noleggio lungo termine	147.182	163.478	178.323	203.235	200.932	-1,1%	21,2%	19,4%
Noleggio a breve termine	98.203	155.064	99.418	136.345	188.132	38,0%	14,2%	18,2%
Case auto/ Dealers	95.354	91.780	89.956	89.742	74.675	-16,8%	9,3%	7,2%
Totale	895.290	883.158	828.770	960.214	1.035.822	7,9%	100,0%	100,0%

Fonte: Dataforce



Regno Unito

Il Regno Unito nel 2024 ha migliorato di poco la performance del 2023. Ma soltanto grazie a un formidabile incremento delle immatricolazioni di noleggio a breve termine, passate da 66.000 circa a quasi 107.000 (+62,7%).

I RAC in epoca post-Covid erano scesi addirittura a un volume di sole 29.000 unità scarse. In difficoltà, sempre nel 2024, il canale dei privati, che ha perso l'8,9% delle nuove targhe, scendendo da una quota di mercato del 43% al 38,2%. Viceversa, il canale delle immatricolazioni aziendali dirette ha targato quasi 50.000 automobili in più (+10,4%). Più costante la performance del noleggio a lungo termine (+4,9%).

Tabella 69 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Regno Unito 2020-2024

REGNO UNITO	2020	2021	2022	2023	2024	Var. % 2024/23	MS 2023	MS 2024
Privati	747.507	802.479	818.192	818.890	746.281	-8,9%	43,0%	38,2%
Società e leasing	307.008	304.439	325.933	476.359	525.913	10,4%	25,0%	26,9%
Noleggio lungo termine	295.036	318.222	321.785	374.051	392.317	4,9%	19,7%	20,1%
Noleggio a breve termine	105.311	73.622	28.664	65.690	106.879	62,7%	3,5%	5,5%
Case auto/ Dealers	176.202	148.419	119.489	168.064	181.388	7,9%	8,8%	9,3%
Totale	1.631.064	1.647.181	1.614.063	1.903.054	1.952.778	2,6%	100,0%	100,0%

Fonte: Dataforce



ANALISI DELLE ALIMENTAZIONI NEI 7 PAESI TOP IN EUROPA

Introduzione

Se a partire dal 2023 in Europa si è iniziato a mettere in discussione la data del 2035 come ultimo termine per la vendita di autoveicoli con motore endotermico (anche se effettivamente con l'adozione di scarsi correttivi), dalle stative consolidate il 2024 è stato l'anno in cui le immatricolazioni di BEV hanno iniziato a mostrare forti difficoltà.

A livello di quota di mercato, le auto elettriche sono cresciute dal 18% al 21% nella market share, nonostante la flessione della Germania, che è la nazione che realizza i più grandi quantitativi di immatricolato BEV. Un risultato ottenuto grazie alla performance del Regno Unito, in cui le BEV sono passate dal 25% al 29%, in misura minore, visti i volumi più modesti del mercato rispetto agli altri Paesi, del Belgio (dal 29% al 45%) e dei Paesi Bassi (dal 37% al 47%).

L'Europa dei Paesi Top 7 continua a viaggiare in ordine sparso nella transizione ecologica, con risultati differenti tra Paesi del Nord e Paesi del Centro Sud.

Le auto a corrente rappresentano una quota molto rilevante, come accennato poc'anzi, in Belgio (45%), nei Paesi Bassi (47%), ma anche nel Regno Unito (29%). Seguono poi la Germania (16%, come detto in contrazione rispetto al 2023 in cui la quota di mercato era del 19%) e la Francia (14%).

Al contrario, in Italia e in Spagna le elettriche rappresentano ancora quote di mercato marginali (attorno al 6%). Il Belpaese, in particolare, rimane il fanalino di coda: i bonus statali diventati ancora più consistenti nel 2024, pur esauritisi in un batter d'occhio in una sola giornata, non hanno incrementato la quota di penetrazione complessiva delle BEV. Nel 2025 gli incentivi sono stati cancellati completamente, anche se rimangono agevolazioni a livello locale.

Il problema delle BEV continua ad essere legato a più motivazioni: innanzitutto la scarsa propensione del consumatore (soprattutto privato, perché le flotte aziendali hanno quasi ovunque agevolazioni nel trattamento fiscale e penalizzazioni sui parchi meno ecologici) ad abbandonare le alimentazioni endotermiche, nonostante il gap di prezzo con le elettriche stia scendendo in maniera consistente. Ad aggiungere perplessità dei consumatori è sempre la fruibilità di utilizzo, nella quale le endotermiche vincono a mani basse sulle elettriche. Ma è soprattutto da rilevare che la rete infrastrutturale di ricarica è ancora carente (soprattutto nei Paesi a bassa diffusione delle BEV) e non commisurata all'autonomia tra un rifornimento di energia e l'altro. Forti perplessità derivano dall'aumento dei costi della corrente che si sono registrati nell'ultimo triennio, anche a causa delle conseguenze del conflitto tra Russia e Ucraina. Per le flotte aziendali il problema consiste nel costo d'esercizio che per le auto elettriche resta più elevato rispetto a quello garantito dalle alimentazioni più tradizionali (il diesel in



primis). Il TCO si scontra anche con lo scoglio dei valori residui delle auto elettriche, che rimangono ancora ben al di sotto di quelli delle altre motorizzazioni.

In Belgio le immatricolazioni sono ormai molto sbilanciate verso le soluzioni di alimentazione più ecologiche: il 45% delle nuove automobili del 2024 sono elettriche pure, il 24% ibride plug-in. Scarsa l'attenzione verso le full hybrid (appena il 5% delle nuove targhe). Modesto l'apporto delle mild hybrid (9% di share). Quasi scomparso il diesel (5% di quota, dall'ancora significativo 18% del 2022). Le auto a benzina sono scese al 13% (la metà del 2022).

In Francia nel 2024 le elettriche pure (14%) assieme alle ibride plug-in (14%) hanno superato le benzina (25%, erano il 33% nel 2023). Ma il balzo in avanti più significativo è stato lo scorso anno quello delle full hybrid, cresciute dal 13% al 19%. Il diesel mantiene una quota residuale del 12%, più che dimezzata rispetto al 28% del 2022.

In Germania le auto a benzina (24%) e quelle a gasolio (26%) senza alcun livello di elettrificazione costituiscono congiuntamente la metà delle nuove immatricolazioni. Ma il dato più significativo è che questa quota resta uguale e costante nel triennio 2022-2024. Addirittura l'anno scorso la quota delle elettriche è scesa dal 19% al 16%, quella delle plug-in hybrid è salita appena di un punto (raggiungendo il 10%), le full hybrid (una soluzione scarsamente appoggiata dai costruttori tedeschi) rappresentano appena il 3% del mercato. Le mild hybrid, che in Germania non sono considerate ibride a tutti gli effetti, raggiungono comunque il 20% dell'intero contesto immatricolativo.

In Italia il diesel continua a scendere gradatamente: dal 31% di quota del 2023 al 27% dell'anno scorso. Le auto mild hybrid rappresentano la quota di mercato più significativa: 31%, in leggera crescita rispetto al 2023 (30%). Rilevante la quota delle benzina senza alcun supporto di elettrificazione: 26%. La soluzione più diffusa tra i sistemi elettrificati è quella full hybrid: 10% di quota (+2 punti sul 2023). Le elettriche sfiorano il 6%, le plug-in hybrid il 7% (in calo).

Nei Paesi Bassi le auto a basso impatto ambientale sono la stragrande maggioranza del mercato del nuovo: 70% delle immatricolazioni 2024 (47% le BEV, 15% le PHEV, 8% le HEV). Si aggiungono poi le mild hybrid con una quota di mercato del 12%. Il diesel non raggiunge l'1% delle immatricolazioni.

In Spagna la corsa all'auto a impatto ambientale limitato è ancora in ritardo. L'unica tipologia di alimentazione che gode di un certo favore è quella full hybrid che, pur salendo piano (al ritmo di 2 punti di quota all'anno), ha raggiunto una market share del 16%. Il doppio rispetto alle plug-in hybrid e 10 punti in più delle elettriche pure. Il diesel rimane rilevante: 19% di quota, così come il benzina "senza aiutino" (26%), che conserva una market share superiore al mild hybrid (23%).



Nel Regno Unito la situazione è favorevole alle alimentazioni più ecologiche, anche se la tipologia più diffusa nelle nuove immatricolazioni rimane quella a benzina (30% di quota). Però le elettriche sono vicinissime perché costituiscono il 29% delle nuove targhe, le full hybrid il 12% e le plug-in hybrid il 10%. Il diesel occupa una quota ormai assolutamente residuale del 3%.

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

Il mercato True Fleets (vale a dire immatricolazioni aziendali dirette e noleggi a lungo termine) nei Paesi Top 7 nel triennio 2022-2024 è cresciuto da 2,9 milioni di immatricolazioni a quasi 3,5 milioni (ma nel 2023 aveva raggiunto i 3,6 milioni). Ancora più rilevante la ripresa del noleggio a breve termine, che è cresciuto dalle poco più di 600.000 unità alle quasi 900.000 del 2024.

Nel canale delle True Fleets si è modificata in maniera importante la mix delle alimentazioni, con le auto a gasolio che sono scese dalle 635.000 unità del 2022 alle 513.000 del 2024. Quasi stabili i volumi delle auto a benzina attorno alle 820.000 unità, ma con un'impennata nel 2023 che aveva portato a sfiorare il milione di immatricolazioni. Nelle alimentazioni elettrificate, le BEV sono cresciute in maniera molto significativa (da 438.000 a 721.000), le plug-in hybrid sono rimaste al palo (attorno alle 390.000 unità), mentre le full hybrid sono quasi raddoppiate (da 192.000 a 346.000, in costante crescita). La flessione del diesel si è accentuata nel passaggio dal 2023 al 2024: ora le auto a gasolio nelle flotte in proprietà o in noleggio a lungo termine superano di poco il mezzo milione di immatricolazioni.

Nell'ambito del noleggio a breve termine, invece, il passaggio ad alimentazioni più ecologiche è molto più graduale. Addirittura nel 2024 si è registrata una contrazione delle immatricolazioni di BEV, che si sono dimezzate. La crescita delle plug-in hybrid che si è avuta nel 2024 (+20% rispetto al 2023) non ha fatto altro che riportare le immatricolazioni di PHEV allo stesso livello del 2022. Più consistente l'incremento delle full hybrid che ormai sfiorano quota 65.000 unità. Il raddoppio dal 2022 al 2024 delle mild hybrid non è altro che una conseguenza della maggior diffusione di modelli MHEV sul mercato. La stragrande maggioranza delle nuove targhe dei RAC rimane comunque con alimentazione a benzina.



Tabella 70 - Immatricolazioni autovetture flotte aziendali (True Fleets e Leasings) EU TOP 7 2022-2024
Suddivisione percentuale alimentazioni (*)

	2022	2023	2024
Belgio			
Benzina	25%	19%	13%
Diesel	18%	8%	5%
Elettrico	16%	29%	45%
Plug-in Hybrid	26%	31%	24%
Hybrid	5%	4%	5%
Mild-Hybrid	11%	9%	9%
Gas	0%	0%	0%
Francia			
Benzina	30%	33%	25%
Diesel	28%	17%	12%
Elettrico	9%	12%	14%
Plug-in Hybrid	13%	15%	14%
Hybrid	10%	13%	19%
Mild-Hybrid	9%	9%	15%
Gas	1%	1%	1%
Germania			
Benzina	24%	24%	24%
Diesel	26%	26%	26%
Elettrico	17%	19%	16%
Plug-in Hybrid	17%	9%	10%
Hybrid	2%	2%	3%
Mild-Hybrid	14%	20%	20%
Gas	0%	0%	0%
Italia			
Benzina	17%	17%	17%
Diesel	33%	31%	27%
Elettrico	5%	5%	6%
Plug-in Hybrid	10%	8%	7%
Hybrid	6%	8%	10%
Mild-Hybrid	26%	30%	31%
Gas	4%	2%	1%



	2022	2023	2024
Paesi Bassi			
Benzina	41%	31%	18%
Diesel	2%	1%	1%
Elettrico	27%	37%	47%
Plug-in Hybrid	10%	12%	15%
Hybrid	7%	6%	8%
Mild-Hybrid	13%	13%	12%
Gas	0%	0%	0%
Spagna			
Benzina	30%	28%	26%
Diesel	28%	21%	19%
Elettrico	4%	6%	6%
Plug-in Hybrid	8%	9%	8%
Hybrid	12%	14%	16%
Mild-Hybrid	16%	20%	23%
Gas	1%	2%	2%
Regno Unito			
Benzina	36%	36%	30%
Diesel	7%	4%	3%
Elettrico	25%	25%	29%
Plug-in Hybrid	8%	10%	10%
Hybrid	9%	10%	12%
Mild-Hybrid	15%	14%	15%
Gas	0%	0%	0%
Top 7 EU True Fleets e Leasings			
Benzina	28%	28%	24%
Diesel	22%	17%	15%
Elettrico	15%	18%	21%
Plug-in Hybrid	13%	12%	11%
Hybrid	7%	8%	10%
Mild-Hybrid	15%	17%	18%
Gas	1%	1%	0%

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



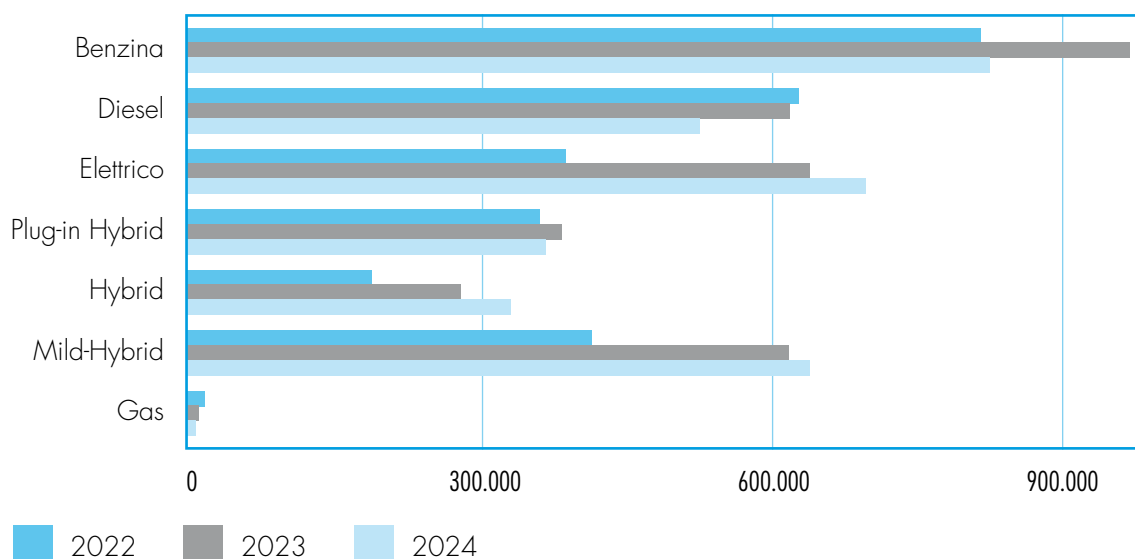
Tabella 71 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU TOP 7 2022-2024

TOP 7 EU Alimentazioni	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Benzina	818.202	995.207	825.199	248.701	356.869	404.501
Diesel	635.353	620.889	512.781	119.745	119.057	115.582
Elettrico	438.262	652.771	721.392	39.085	52.390	25.780
Plug-in Hybrid	385.254	419.852	394.898	47.269	40.048	49.156
Hybrid	192.362	279.354	346.292	34.332	35.822	64.331
Mild-Hybrid	439.898	613.849	637.740	113.241	152.805	225.422
Gas	26.882	20.821	15.712	5.965	4.665	7.542
Totale	2.936.213	3.602.743	3.454.014	608.338	761.656	892.314

Fonte: Dataforce

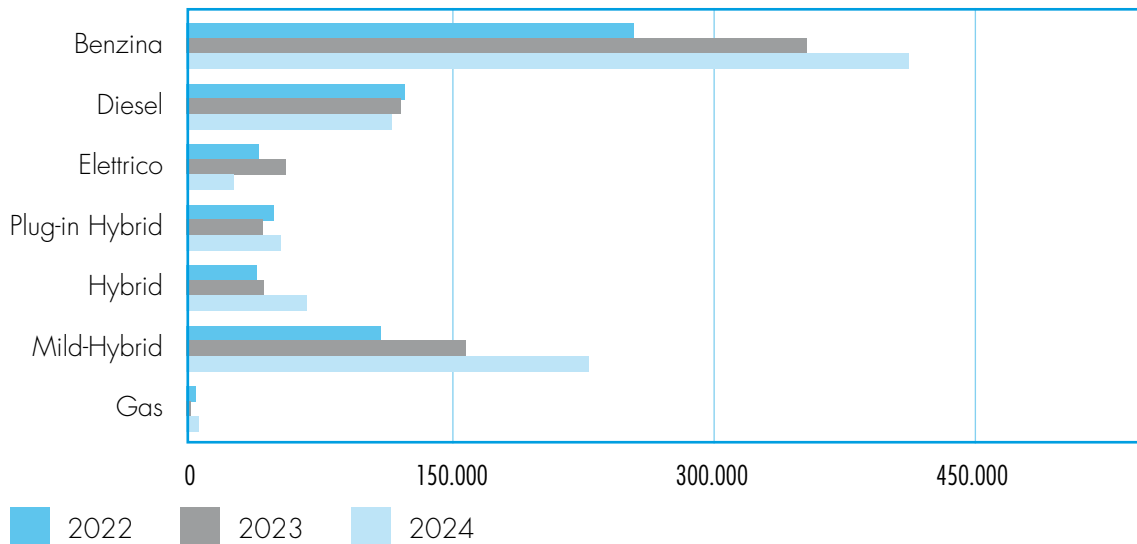
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 32 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali (*)



Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

**Grafico 33 – Alimentazioni autovetture RAC 2022-2024**

Fonte: Dataforce

Le alimentazioni dei veicoli commerciali

La transizione verso l'elettrico per il comparto dei Light Commercial Vehicles è sempre molto lontana. Il diesel si mantiene di gran lunga l'alimentazione più diffusa, con alcuni Paesi che addirittura fanno segnare incrementi di quota nell'ambito sia delle True Fleets sia dei rent-a-car. Mentre l'elettrico puro arretra. Nei parchi aziendali di proprietà nei Paesi Top 7 d'Europa il diesel nel 2024 ha conquistato una quota dell'85,4 % (nel 2023 era all'84,2%, quindi è addirittura cresciuta). La discesa dell'interesse per i mezzi commerciali alimentati a gasolio è dunque molto lenta, anche perché alternative vere, sotto il profilo dei costi d'esercizio e dei vantaggi nell'utilizzo, non ce ne sono.

La seconda alimentazione più diffusa tra i Top 7 è quella elettrica, che nel 2024 ha conquistato una quota del 5,9%. Però nel 2023 aveva raggiunto il 7,2%. Marginali le quote dei mezzi da lavoro a benzina: appena il 4,7%. Gli ibridi non sono quasi pervenuti: full hybrid e plug-in hybrid non raggiungono assieme l'1% del mercato degli LCV di proprietà.

La situazione appare simile anche nell'ambito del canale del noleggio a lungo termine: il diesel è al 79,7%, in crescita rispetto al 78,5% del 2023. L'elettrico è al 7,2%, anche in questo caso in flessione rispetto all'8,3% dell'anno precedente. A seguire le alimentazioni a benzina (7,8%). Il resto praticamente non esiste, anche se la quota delle full hybrid è superiore a quella delle flotte di proprietà, perché raggiunge il 2%.

Nel noleggio a breve termine i mezzi da lavoro a gasolio presidiano il settore con quota del 94,6% (qualche decimo di punto in più rispetto al 2023). Uniche alternative con quote di mercato basse ma significative sono quelle degli LCV a corrente (2,7%), in leggerissima crescita.

Tabella 72 - Alimentazioni VCL - Suddivisione per canale 2020-24

		2020	2021	2022	2023	2024	MS 2024
Società	Benzina	18.180	20.833	23.181	35.604	35.234	4,7%
	Diesel	674.123	703.280	556.217	638.907	645.182	85,4%
	Elettrico	18.137	29.523	39.861	54.851	44.305	5,9%
	Plug-in Hybrid	444	1.046	1.190	722	1.873	0,2%
	Hybrid	521	1.553	2.337	4.729	4.907	0,6%
	Mild-Hybrid	5.609	12.176	13.365	16.078	15.682	2,1%
	Metano	4.667	3.845	1.027	810	744	0,1%
	GPL	3.221	5.230	4.376	5.782	5.740	0,8%
	Altro	657	565	892	1.526	1.490	0,2%
	Totale	725.559	778.051	642.446	759.009	755.157	100,0%
Noleggio a lungo termine	Benzina	8.334	10.557	13.804	20.564	23.816	7,8%
	Diesel	194.364	215.929	179.646	215.643	244.421	79,7%
	Elettrico	5.382	10.933	12.800	22.627	22.047	7,2%
	Plug-in Hybrid	297	811	446	719	536	0,2%
	Hybrid	633	2.563	3.370	4.894	6.063	2,0%
	Mild-Hybrid	1.562	5.280	9.351	8.003	7.178	2,3%
	Metano	2.529	2.044	1.708	224	195	0,1%
	GPL	541	1.099	469	853	846	0,3%
	Altro	1	32	471	909	1.426	0,5%
	Totale	213.643	249.248	222.065	274.436	306.528	100,0%
Rac	Benzina	670	1.882	1.408	2.713	3.039	1,8%
	Diesel	136.549	154.850	106.490	116.022	155.966	94,6%
	Elettrico	640	2.314	2.119	3.088	4.402	2,7%
	Plug-in Hybrid	27	81	5	15	66	0,0%
	Hybrid	7	22	154	69	101	0,1%
	Mild-Hybrid	450	1.136	838	832	659	0,4%
	Metano	486	262	46	33	5	0,0%
	GPL	105	157	205	358	357	0,2%
	Altro	0	4	13	304	300	0,2%
	Totale	138.934	160.708	111.278	123.434	164.895	100,0%

Fonte: Dataforce



FORECAST ALIMENTAZIONI FLOTTE AZIENDALI 2025-2027 NEI 7 PAESI TOP IN EUROPA

Diamo ora uno sguardo alle quote di mercato delle varie tipologie di alimentazione che Dataforce ipotizza per le True Fleets nel triennio 2025-2027, a confronto con le market share effettive del 2024.

I dati mediani del forecast triennale sono anche equiparati a quelli del mercato nel suo complesso.

La quota dei veicoli a benzina (assommato al mild hybrid), che nelle flotte in proprietà o in noleggio a lungo termine nel 2024 era la tipologia di alimentazione più diffusa (37%), è destinata progressivamente a scendere fino al 26%. La media del triennio è del 29%, a fronte di una media del 43% nel mercato totale Top 7 Europa.

Il diesel (compreso il mild hybrid), che nel 2024 nelle flotte era attestato al 20%, nella previsione triennale dovrebbe scendere al 13%.

La media 2025-2027 sarà del 15%, contro il 10% del mercato di tutti i canali complessivo.

Nel 2027 il mercato aziendale dei 7 Paesi con quote di immatricolazioni più significative in Europa avrà come alimentazione più diffusa quella elettrica: secondo le stime di Dataforce, dovrebbe raggiungere il 40% delle nuove immatricolazioni, con una crescita sempre più accelerata. La media del triennio 2025-2027 dovrebbe costituire una market share del 34%, a fronte di una media del mercato nel suo complesso del 25% per le BEV (guarda caso "in obiettivo" rispetto ai target delle multe CAFE).

L'alimentazione full hybrid dovrebbe mantenersi invece stabile attorno al 10%, una quota inferiore alla media triennale del mercato totale (13%). Quota analoga per le plug-in hybrid, anche se in questo caso il gradimento per le PHEV da parte delle flotte sarà, come già avviene ora, superiore a quello del canale dei privati e del mercato in generale.



Forecast alimentazioni Flotte aziendali 2025-2027

Alimentazioni	Attuale	Forecast			Forecast autovetture (flotte aziendali)	Forecast autovetture (tutti i canali)
	MS 2024	MS 2025	MS 2026	MS 2027	MS media 25-26-27	MS media 25-26-27
Benzina + Mild-Hybrid	37%	31%	30%	26%	29%	43%
Diesel + Mild-Hybrid	20%	16%	15%	13%	15%	10%
Hybrid	10%	11%	11%	10%	11%	13%
Plug-In-Hybrid	11%	13%	11%	10%	11%	7%
Elettrico	21%	28%	33%	40%	34%	25%
Gas	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Altro	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%



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

Belgio

Il 2024 evidenzia un calo complessivo rispetto al 2023, con una contrazione rilevante di Diesel e Plug-in Hybrid. Al contrario, l'elettrico continua a crescere: +32% rispetto al 2023, a conferma del suo ruolo trainante nella transizione. Il Mild-Hybrid mostra una tenuta discreta, mentre le motorizzazioni tradizionali (benzina e diesel) scendono sotto le 41.000 unità complessive.

Nel noleggio a breve termine si evidenzia una leggera flessione dell'elettrico, dopo il raddoppio osservato tra il 2022 ed il 2023. Il Mild-Hybrid registra un buon +26%, diventando la motorizzazione in maggiore crescita nel canale. L'alimentazione benzina domina, mentre quelle alternative faticano ad affermarsi.

Tabella 73 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali (*) e RAC - Belgio 2022-2024

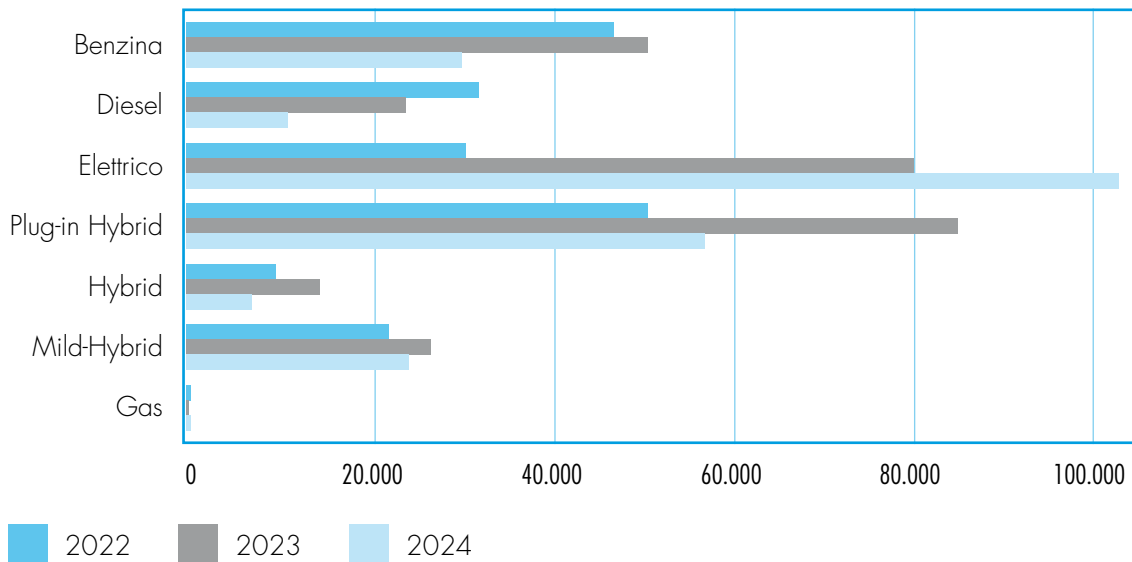
BELGIO	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Alimentazioni						
Benzina	47.157	52.313	29.759	6.849	9.924	8.933
Diesel	33.426	23.634	11.515	1.714	1.790	1.192
Elettrico	29.529	79.904	105.715	164	408	368
Plug-in Hybrid	48.479	85.723	56.053	322	303	127
Hybrid	8.525	12.509	11.242	2.156	901	717
Mild-Hybrid	21.443	24.862	21.054	2.561	3.553	4.483
Gas	600	363	276	0	0	0

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

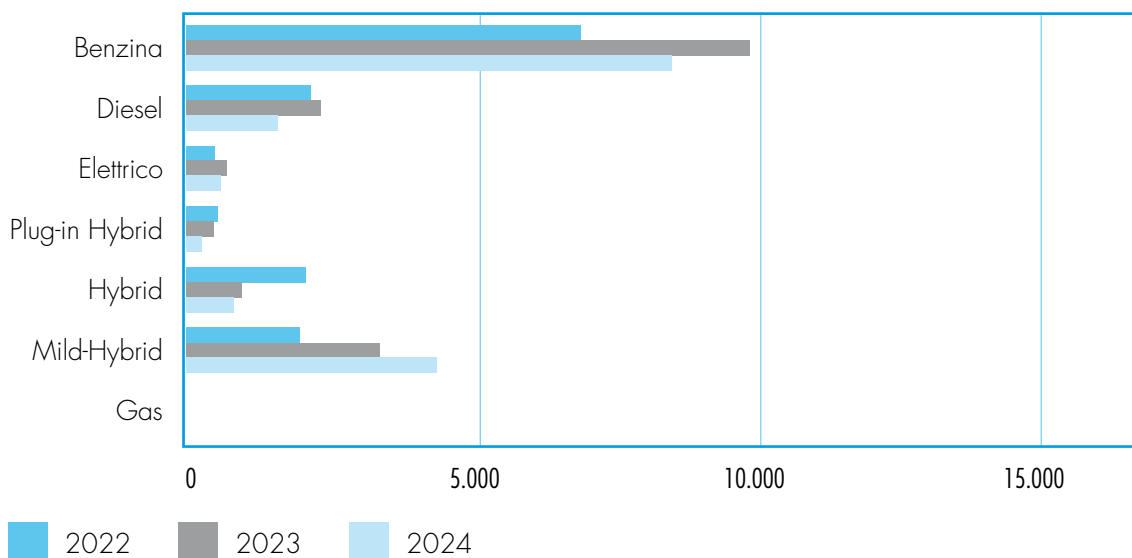


Grafico 34 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Belgio 2022-2024



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

Grafico 35 – Alimentazione autovetture RAC Belgio 2022-2024



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



Francia

Il 2024 mostra segnali di contrazione nelle alimentazioni tradizionali, con cali significativi per benzina e diesel. In crescita l'ibrido e il mild-hybrid, che insieme superano quota 170.000 unità. L'elettrico si stabilizza sopra le 69.000 unità, mentre il plug-in segna un leggero calo. Da notare l'ascesa costante dell'ibrido tradizionale.

Nel RAC francese il mild-hybrid segna un aumento a doppia cifra per il terzo anno consecutivo, superando le 27.000 unità. Cresce anche l'ibrido classico, mentre cala sensibilmente l'elettrico, che scende da oltre 10.000 a poco più di 3.300 unità. Le alimentazioni convenzionali (benzina e diesel) restano predominanti.

Tabella 74 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali (*) e RAC - Francia 2022-2024

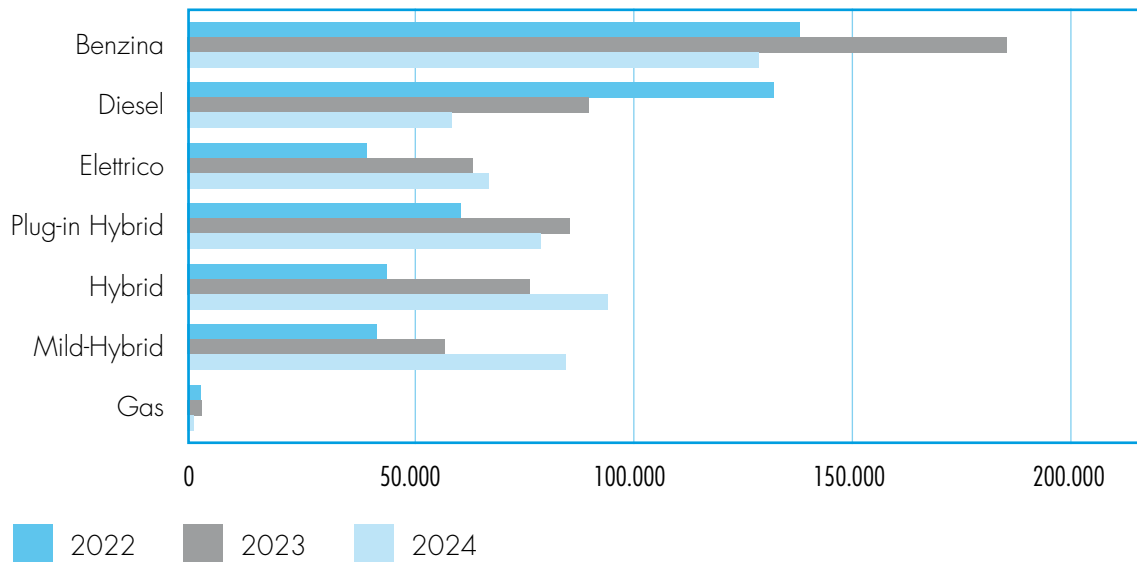
FRANCIA	Flotte aziendali (*)			RAC		
Alimentazioni	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Benzina	135.798	177.360	124.490	55.638	71.841	74.897
Diesel	127.528	89.613	60.289	26.975	16.672	13.249
Elettrico	40.003	66.271	69.508	5.572	10.784	3.363
Plug-in Hybrid	58.830	81.032	72.573	9.636	13.307	11.972
Hybrid	45.541	72.607	95.671	11.019	12.148	24.062
Mild-Hybrid	38.466	50.951	76.524	16.168	19.202	27.255
Gas	4.615	4.887	2.838	3.650	2.516	6.169

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

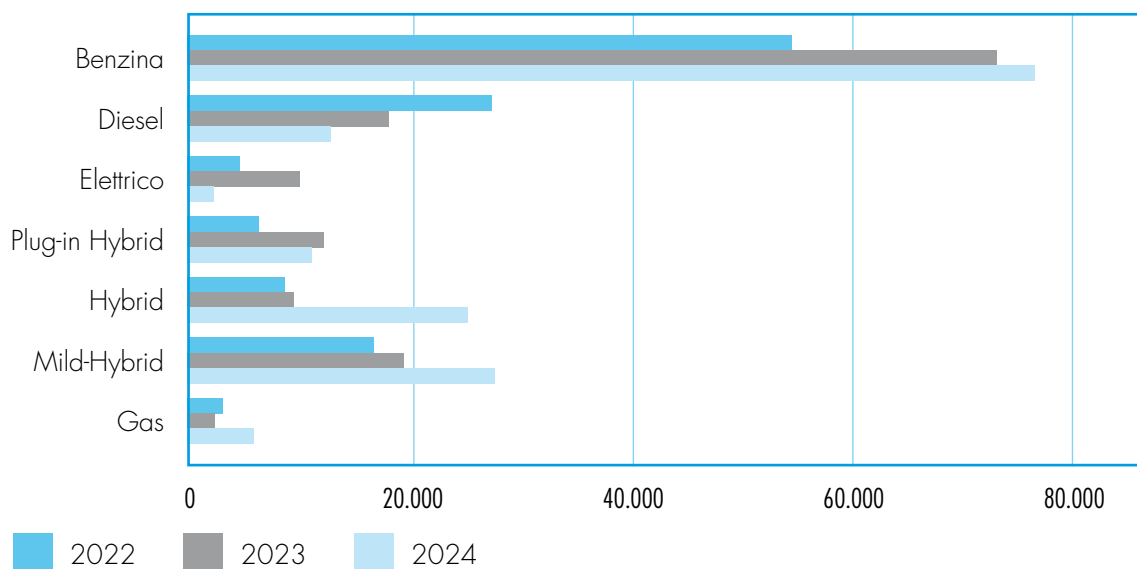


Grafico 36 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Francia 2022-2024



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

Grafico 37 – Alimentazione autovetture RAC Francia 2022-2024



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



Germania

I dati ufficiali in Germania non permettono di distinguere le flotte in acquisto da quelle in leasing finanziario e operativo. Il diesel si conferma ancora rilevante, pur con una contrazione rispetto al 2023. Anche l'elettrico perde slancio (-18%), mentre il plug-in torna a crescere. Il mild-hybrid è ormai una realtà consolidata nel canale, con volumi superiori a 180.000 unità. In ripresa l'ibrido tradizionale.

Nelle autovetture offerte a breve termine in Germania spicca il forte calo dell'elettrico (-59%), a fronte di una crescita del mild-hybrid, che supera le 89.000 immatricolazioni. Benzina e diesel si mantengono invece stabili, con volumi elevati. Interessante il rimbalzo del plug-in hybrid, che raddoppia rispetto al 2023.

Tabella 75 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali (*) e RAC - Germania 2022-2024

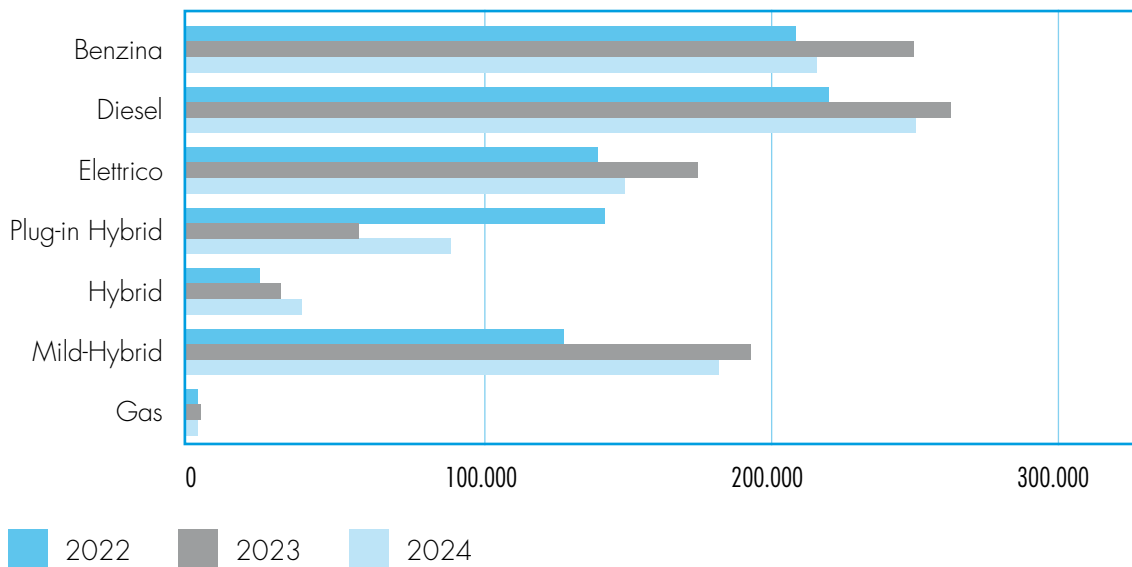
GERMANIA	Flotte aziendali (*)			RAC		
Alimentazioni	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Benzina	205.732	239.207	217.468	86.510	119.584	124.594
Diesel	225.162	257.229	241.468	60.115	60.369	60.604
Elettrico	144.512	183.125	150.338	27.484	30.151	12.281
Plug-in Hybrid	151.767	83.339	94.617	24.036	6.903	12.083
Hybrid	16.054	18.157	22.940	5.892	6.876	7.691
Mild-Hybrid	123.419	193.454	183.493	57.133	75.232	89.766
Gas	1.801	2.187	1.267	158	52	173

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

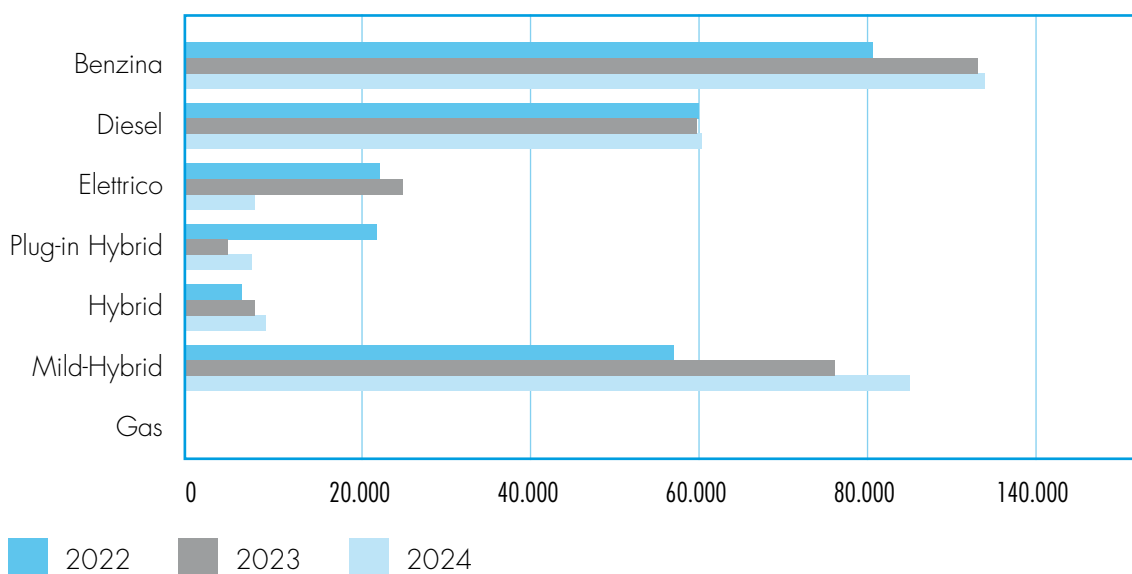


Grafico 38 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Germania 2022-2024



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

Grafico 39 – Alimentazione autovetture RAC Germania 2022-2024



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



Italia

Il 2024 è segnato da una riduzione generalizzata per tutte le alimentazioni tradizionali. Il mild-hybrid resta la motorizzazione più diffusa (oltre 120.000 unità), anche se in leggera flessione. L'ibrido cresce ancora, mentre il plug-in perde quota. L'elettrico si mantiene stabile intorno alle 23.000 unità.

Nel canale RAC il mild-hybrid fa un balzo significativo, superando le 30.000 unità. Crescono anche benzina e diesel, mentre calano sensibilmente le motorizzazioni plug-in ed elettriche. L'ibrido tradizionale torna a crescere dopo il calo del 2023.

Tabella 76 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali (*) e RAC - Italia 2022-2024

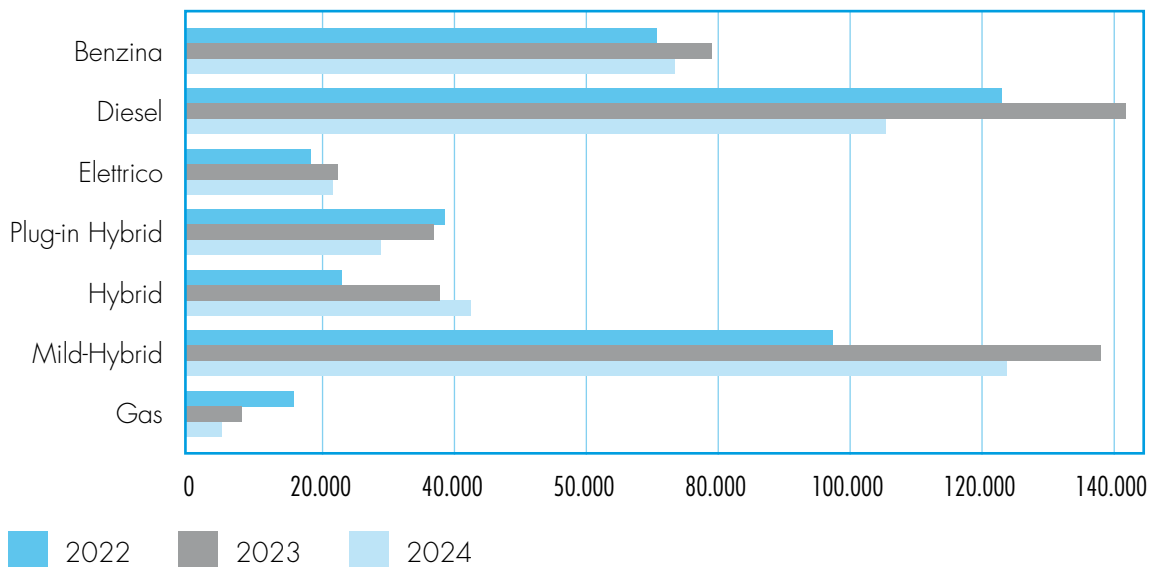
ITALIA	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Alimentazioni						
Benzina	64.659	79.335	67.818	19.502	27.807	30.548
Diesel	126.265	145.642	107.695	10.584	19.486	20.210
Elettrico	17.659	23.311	22.897	1.540	2.570	1.570
Plug-in Hybrid	37.879	37.777	28.483	5.032	4.537	2.218
Hybrid	23.069	35.085	41.526	1.496	663	4.228
Mild-Hybrid	98.236	138.343	122.866	17.448	19.173	30.329
Gas	16.408	7.581	5.119	2.004	1.800	466

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

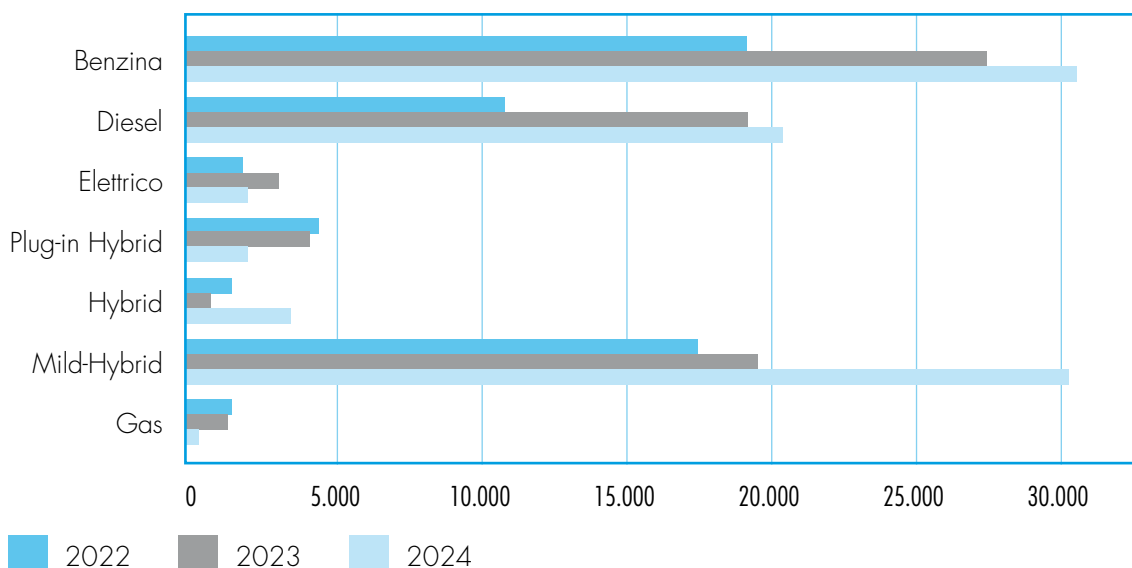


Grafico 40 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Italia 2022-2024



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

Grafico 41 – Alimentazione autovetture RAC Italia 2022-2024



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



Paesi Bassi

Il mercato fleet olandese continua a premiare l'elettrico, che supera le 85.000 unità (+32%). Il plug-in è anch'esso in crescita, mentre calano i modelli benzina (-40%). Il mild-hybrid resta su volumi stabili. L'ibrido tradizionale mostra un trend positivo e supera per la prima volta le 14.000 unità.

Nel RAC si conferma la crescita del plug-in, che diventa la seconda motorizzazione per volumi dopo la benzina. L'elettrico cala lievemente, mentre il mild-hybrid registra un deciso incremento. Le alimentazioni diesel e benzina rimangono sostanzialmente stabili.

Tabella 77 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali (*) e RAC - Paesi Bassi 2022-2024

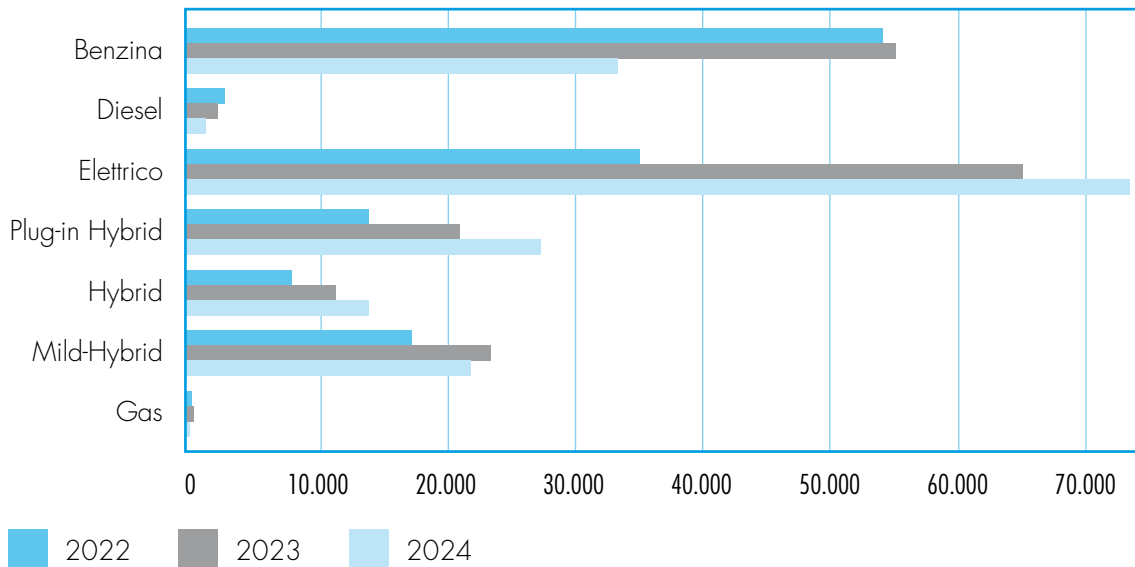
PAESI BASSI Alimentazioni	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Benzina	54.493	55.181	33.132	9.599	9.754	8.163
Diesel	2.344	1.804	1.445	146	208	171
Elettrico	35.526	64.937	85.845	1.271	2.181	1.815
Plug-in Hybrid	13.319	20.582	26.653	1.277	2.026	2.908
Hybrid	9.215	11.381	14.121	2.923	3.097	4.368
Mild-Hybrid	16.656	22.257	21.124	3.659	3.793	6.287
Gas	501	550	450	23	10	43

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

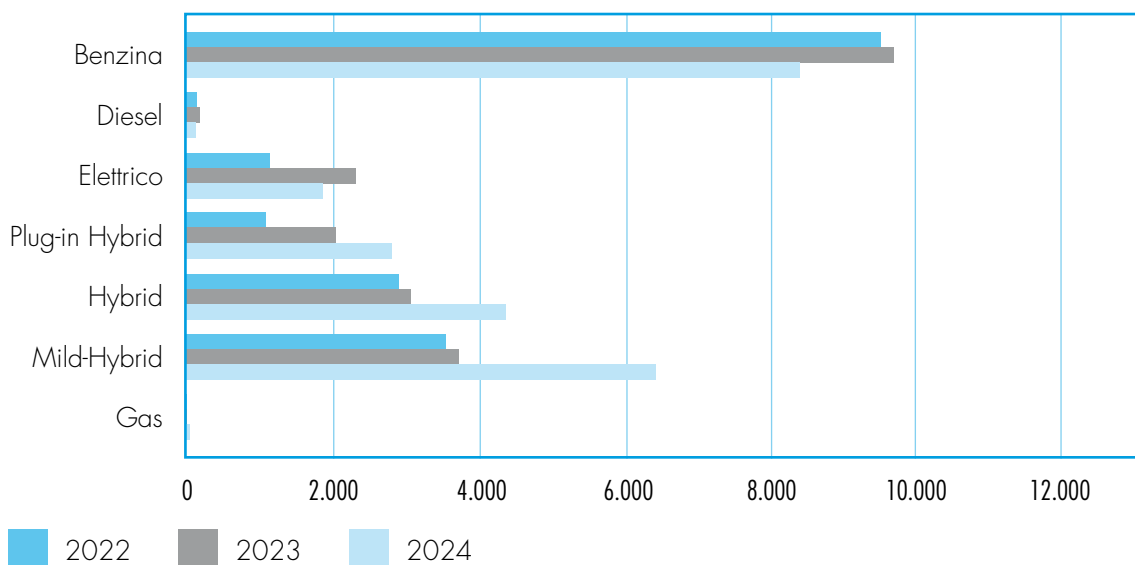


Grafico 42 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Paesi Bassi 2022-2024



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

Grafico 43 – Alimentazione autovetture RAC Paesi Bassi 2022-2024



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



Spagna

Calo generalizzato per le alimentazioni a benzina, diesel e plug-in hybrid. In forte crescita invece quelle ibride (+16%) e mild-hybrid, che supera le 71.000 unità. L'elettrico si stabilizza intorno ai 18.000 veicoli. Da segnalare l'espansione continua delle alimentazioni ibride, che diventano sempre più centrali.

Il RAC spagnolo vede una crescita esplosiva del mild-hybrid (+120%), che traina l'intero comparto. Cresce anche l'ibrido tradizionale, mentre l'elettrico perde smalto. Le auto a benzina dominano con oltre 110.000 unità, mentre quelle diesel restano stabili.

Tabella 78 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali (*) e RAC - Spagna 2022-2024

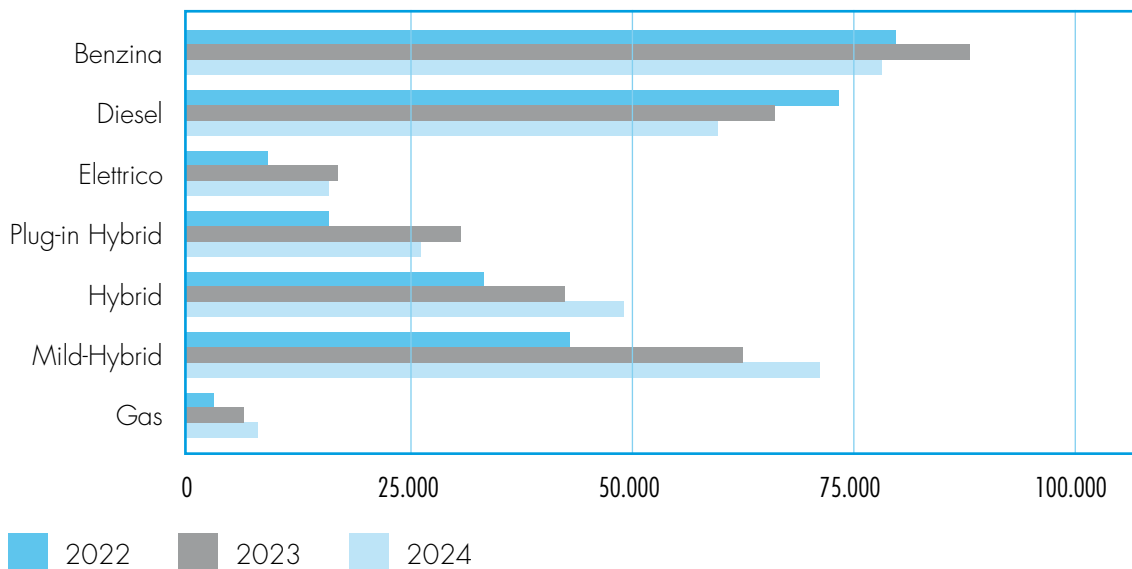
SPAGNA	Flotte aziendali (*)			RAC		
Alimentazioni	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Benzina	80.398	87.409	78.483	56.669	82.035	110.918
Diesel	74.268	64.848	58.660	18.309	17.907	17.546
Elettrico	10.419	18.385	17.956	1.646	4.312	2.771
Plug-in Hybrid	20.849	29.066	25.896	5.656	8.265	4.999
Hybrid	31.941	42.677	49.395	5.801	5.487	11.550
Mild-Hybrid	43.145	62.570	71.427	11.207	18.052	39.657
Gas	2.859	4.885	5.695	130	287	691

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

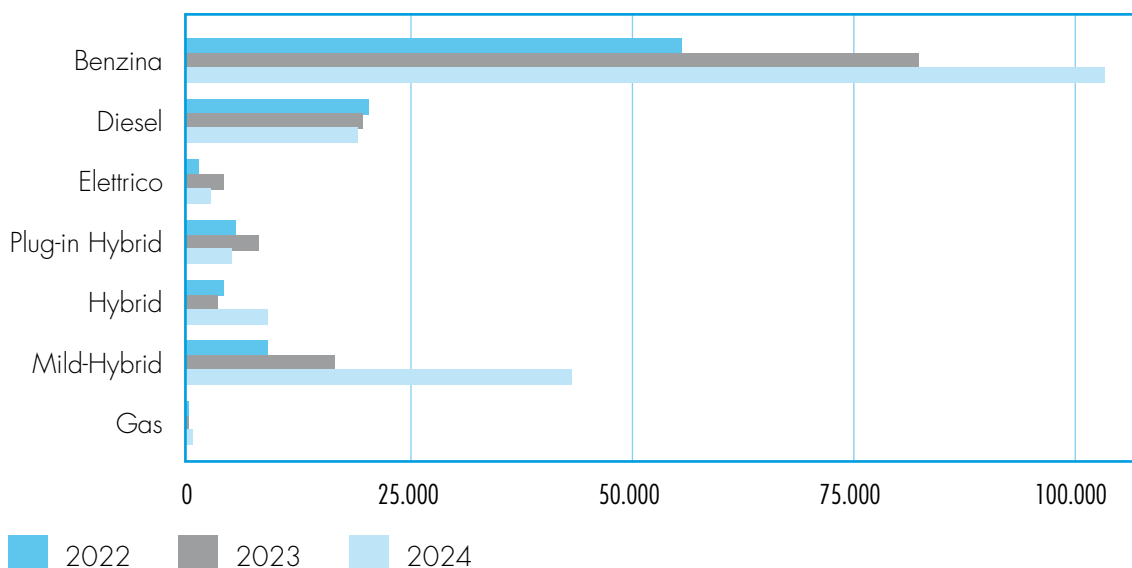


Grafico 44 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Spagna 2022-2024



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

Grafico 45 – Alimentazione autovetture RAC Spagna 2022-2024



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



Regno Unito

L'elettrico continua la sua avanzata, superando le 269.000 unità (+24%). Crescono anche ibride e plug-in, mentre calano leggermente benzina e diesel. Il mild-hybrid guadagna ulteriore terreno, consolidandosi come seconda motorizzazione per volumi. Il Regno Unito si conferma come uno dei mercati più elettrificati tra i Top 7.

Il RAC britannico vive una crescita a doppia cifra in tutte le alimentazioni alternative. L'elettrico raddoppia, il plug-in triplica e il mild-hybrid cresce del 100%. Anche la benzina cresce sensibilmente. Un quadro molto dinamico, con spinta netta verso l'elettrificazione.

Tabella 79 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali (*) e RAC - Regno Unito 2022-2024

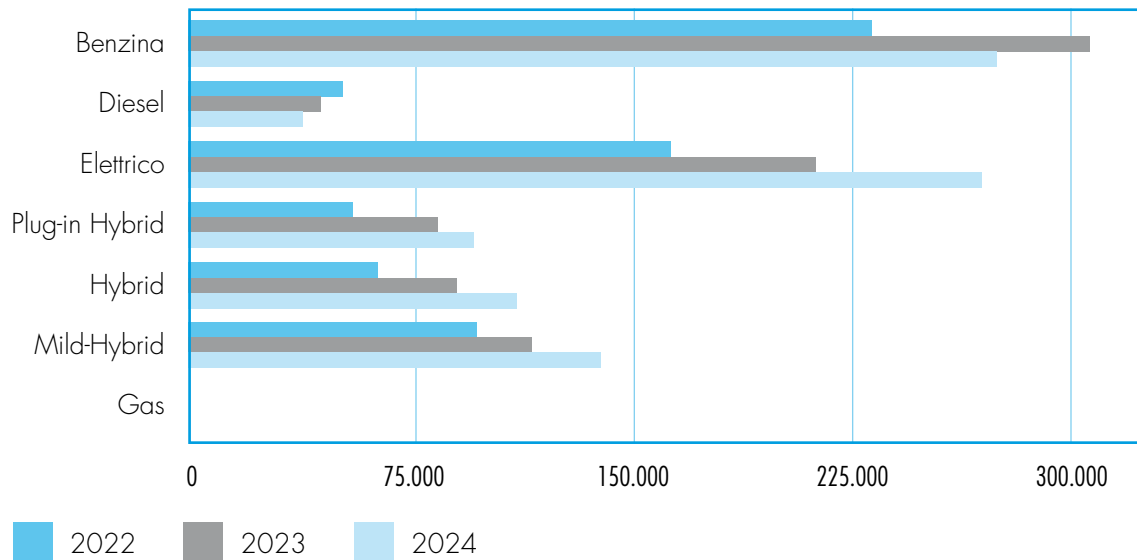
REGNO UNITO	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Alimentazioni						
Benzina	229.965	304.402	274.049	13.934	35.924	46.448
Diesel	46.360	38.119	31.709	1.902	2.625	2.610
Elettrico	160.614	216.838	269.133	1.408	1.984	3.612
Plug-in Hybrid	54.131	82.333	90.623	1.310	4.707	14.849
Hybrid	58.017	86.938	111.397	5.045	6.650	11.715
Mild-Hybrid	98.533	121.412	141.252	5.065	13.800	27.645
Gas	98	368	67	0	0	0

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

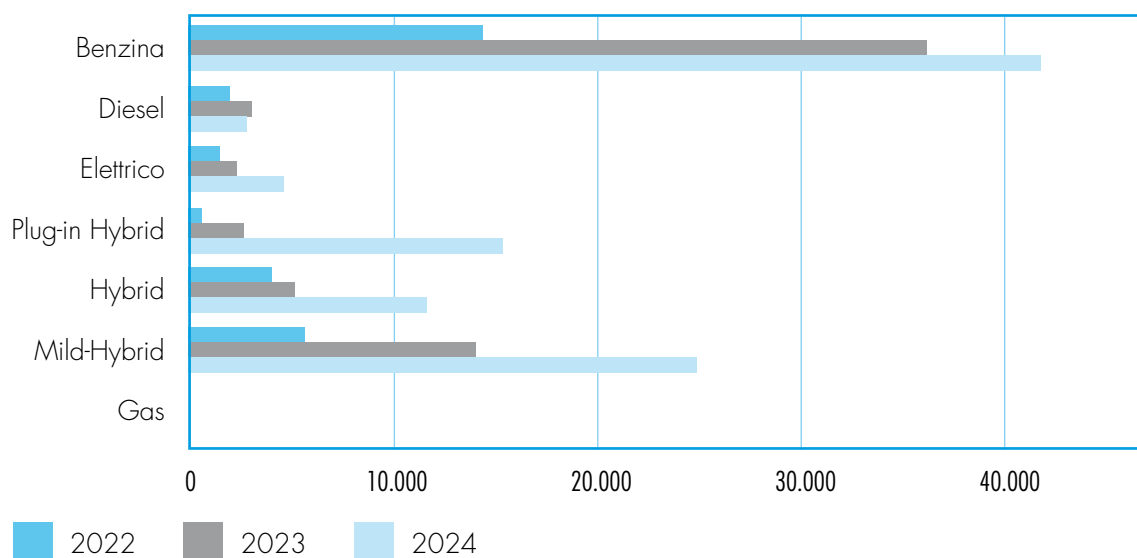


Grafico 46 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Regno Unito 2022-2024



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

Grafico 47 – Alimentazione autovetture RAC Regno Unito 2022-2024



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



Immatricolazioni complessive EU-7

Nel 2024 si osserva una leggera contrazione complessiva del canale, che scende di circa 150.000 veicoli, ma con dinamiche differenti per alimentazione: l'elettrico cresce (+11%), mentre il diesel perde ulteriori 100.000 unità. Il mild-hybrid continua ad essere la prima alimentazione alternativa, seguito dall'ibrido e dal plug-in. La transizione appare pertanto strutturale.

Il noleggio a breve termine cresce del +17% nel 2024, trainato soprattutto dal mild-hybrid (+47%). L'elettrico subisce un deciso calo (-50%) rispetto al 2023, mentre plug-in e ibrido crescono. Le auto a benzina sono ancora prevalenti, ma lo shift verso le motorizzazioni alternative è evidente.

Tabella 80 - Alimentazioni autovetture EU flotte aziendali (*) e RAC - Suddivisione per alimentazione 2022-2024

EU-7 Alimentazioni	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Benzina	818.202	995.207	825.199	248.701	356.869	404.501
Diesel	635.353	620.889	512.781	119.745	119.057	115.582
Elettrico	438.262	652.771	721.392	39.085	52.390	25.780
Plug-in Hybrid	385.254	419.852	394.898	47.269	40.048	49.156
Hybrid	192.362	279.354	346.292	34.332	35.822	64.331
Mild-Hybrid	439.898	613.849	637.740	113.241	152.805	225.422
Gas	26.882	20.821	15.712	5.965	4.665	7.542

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

24°

I SERVIZI DI CAR SHARING

Un anno complesso quello della mobilità italiana nel 2024. Una mobilità che ha dovuto fare i conti con l'assestamento (ossia il calo) dei prezzi del noleggio a breve termine e dell'inflazione, nonché con la stabilizzazione dei volumi di vendita dopo gli anni difficili del chip shortage.

In sintesi: un anno di progressivo ritorno alla normalità, almeno da un punto di vista operativo. La complessità deriva, nello specifico per il settore del car sharing, dalla necessità di riorganizzare le attività operative secondo i trend appena citati, ma facendo i conti con un modello di business che ancora non riesce a trovare la quadratura del cerchio.

Il mondo del car sharing continua infatti a soffrire la mancanza di una base clienti che garantisca costanza nell'utilizzo e quindi una certa stabilità e prevedibilità dei ricavi.

Si scrive car sharing... si legge rent-a-car

Già lo scorso anno avevamo segnalato la trasformazione in atto nel settore del car sharing, che stava progressivamente evolvendo verso un servizio di tipo diverso, con durate più lunghe.

Il 2024 è continuato in questa direzione, portando gli operatori ad offrire un servizio nei fatti molto vicino a quello del noleggio a breve termine propriamente detto. In pratica invece di un car sharing in modalità "station based", si è passati ad un sorta di Rent-A-Car in modalità free-floating. L'apertura di aree di parcheggio negli aeroporti, ad integrazione delle aree centrali delle grandi città, aveva dato un buon viatico a questa trasformazione, e il 2024 ha suggellato la trasformazione, come dimostrato dai numeri.

L'anno appena chiuso ha infatti registrato ancora un calo importante dei volumi, passati dai quasi 5 milioni del 2023 ai circa 4.200.000 del 2024. Sono ormai un ricordo storico i 10 milioni di noleggi annuali del periodo pre-pandemia. Nel Rapporto dello scorso anno si faceva riferimento ad un "segno forse indelebile" lasciato dalla pandemia: purtroppo il 2024 ha confermato la previsione.

Questo dato rappresenta un primo, importante elemento da considerare. Il secondo riguarda invece il tipo di utilizzo che viene fatto della vettura in sharing. Una vettura viene infatti usata in media 2 ore, a differenza di quanto non si facesse pochi anni fa, quando la durata media si esprimeva in minuti.



È quindi evidente la sostanziale assimilazione del car sharing al business del noleggio a breve termine (o ad un suo "fratello minore"). Non esiste, infatti, un solo anno dal 2020 al 2024 nel quale la durata e la distanza medie di utilizzo non siano aumentate; la durata media è di fatto quasi raddoppiata in soli 5 anni, crescendo di anno in anno senza soluzione di continuità. Lo stesso dicasi per la distanza media, anch'essa supportata dalla diffusione delle formule di noleggio pluri-giornaliere.

Interessante anche l'evoluzione della base clienti. Il 2024 mostra infatti un aumento del numero di clienti iscritti, saliti fino a più di 1.200.000 utenti. Più contenuto invece il numero dei clienti attivi (quelli con almeno 1 noleggio negli ultimi 6 mesi), saliti leggermente e ora a 330.000 utenti.

Come già negli anni scorsi, la maggior parte fa riferimento alle città di Roma e Milano, che insieme garantiscono circa il 70% dei noleggi complessivi. Il combinato disposto del calo dei noleggi e della stabilità/leggera crescita degli utenti comporta quindi un calo del numero medio di noleggi per utente e di noleggi per vettura, fermatisi rispettivamente a 3,4 e 3,6, valori decisamente troppo contenuti per garantire la giusta remunerazione del modello di business. Lo stesso vale per il numero di vetture in flotta, calate nuovamente e ora ferme a circa 3.300 vetture.

**Tabella 81 - I numeri del car sharing in Italia - 2024
(principali operatori free floating)**

	Milano	Roma	Altre città censite	Totale
Utenti attivi (6 mesi)	160.000	110.000	60.000	330.000
Vetture in flotta	1.300	1.000	1.000	3.300
Noleggi effettuati	2.210.000	1.220.000	790.000	4.220.000

**Tabella 82 - Gli indicatori operativi principali - 2024
(principali operatori free floating)**

	Milano	Roma	Altre città censite	Totale
Durata media (minuti)	113	141	137	126
Distanza media (km)	17,4	20,2	16,8	18,1
Noleggi per iscritto	4,4	3,1	2,3	3,4
Noleggi / gg per vettura	4,7	3,4	2,2	3,6

Il profilo dell'utilizzatore

Il 2024 non vede una sostanziale modifica del profilo anagrafico dell'utilizzatore; un profilo ormai ben solido che rimane stabile nel tempo. Anche nel 2024 il profilo-tipo identifica infatti utenti principalmente di sesso maschile (circa il 66%); la suddivisione per fascia di età conferma il mix degli anni precedenti, salvo un recupero della fascia più senior (> 55 anni) a discapito delle fasce centrali a causa dell'allungamento delle durate (pluri-giornalieri) e dell'evoluzione del mix degli operatori. Il pubblico più giovane (18–35 anni) rimane in ogni caso la metà del pubblico complessivo, in sostanziale parità con le fasce di età più senior (così come l'anno scorso, si segnala una certa eterogeneità, non sempre trascurabile, dei profili di età dei diversi operatori di car sharing).

Guardando la distribuzione settimanale dei noleggi, tutti i giorni della settimana rimangono sostanzialmente equivalenti: nessun giorno della settimana si allontana troppo dal 13–15% del totale dei noleggi settimanali. Come già evidenziato nei Rapporti degli anni scorsi, la distribuzione per giorno della settimana è piuttosto uniforme tra i singoli operatori, senza scostamenti degni di rilievo. Così non è invece per quanto riguarda il mix per età o gli altri parametri operativi descritti in precedenza.

Con riferimento invece alle fasce oraria, si registra una sostanziale stabilità del 2024 rispetto a quanto visto nel 2023. In generale chi fa ricorso al car sharing lo fa nelle ore della mattina, subito dopo il picco di traffico privato della fascia 7:00–9:00 (il picco del traffico privato porta ad un allungamento della durata dei noleggi e quindi del relativo costo, disincentivando l'utilizzo dell'auto condivisa) e nella fascia serale, in particolare dopo cena (fascia 21:00–24:00).

Tabella 83 - Le abitudini di consumo - 2024

	18–25 anni	26–35 anni	36–45 anni	46–55 anni	>55 anni		
Peso %	17%	32%	20%	17%	14%		
	24:00–7:00	7:00–12:00	12:00–16:00	16:00–21:00	21:00–24:00		
Peso %	14%	22%	19%	30%	15%		
	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
Peso %	14%	14%	14%	15%	15%	15%	13%

In sintesi, per il car sharing è stato un 2024 all'insegna della continuità dei trend, nel bene e nel male.

Nel bene, continua la crescita degli utenti complessivi e degli utenti attivi, nonché della durata e della distanza media percorsa. Nel male, continua il calo del numero di noleggi, della flotta e quindi dei noleggi per utente, indicatore chiave della fedeltà della base



utenti. E questa continuità segna la quasi avvenuta trasformazione di questo business da car sharing puro (noleggio al minuto, in modalità free floating, per spostamenti brevi) a noleggio a breve termine sui generis (noleggio orario / giornaliero, in modalità free floating, ma con alcuni “posteggi fissi”, per spostamenti brevi e medi).

Il tutto mentre le forme di modalità cosiddetta “dolce”, come monopattini e bike sharing, stanno vivendo un momento complicato (in particolare per i monopattini) a seguito del cambio delle normative, che hanno imposto nuovi standard operativi per la sicurezza degli utenti e della circolazione.

L'utilizzo della leva fiscale

Un intervento sulla fiscalità generale è diventato strumento fondamentale per la sopravvivenza del car sharing classico. Attualmente sono esenti dall'imposta sul valore aggiunto le prestazioni di trasporto pubblico urbano di persone, effettuate con taxi o altri mezzi di trasporto abilitati ad eseguire servizi di trasporto marittimo, lacuale, fluviale o lagunare. Sono, invece, assoggettate ad Iva al 10% le prestazioni di trasporto extraurbano di persone e quelle rese con mezzi diversi dai taxi (autobus, tram, metropolitana, aerei, ferrovie, Ncc).

Al fine di sostenere i servizi di sharing mobility, sarebbe opportuno applicare, anche in via sperimentale, l'aliquota IVA agevolata del 10%. Misura che avrebbe senz'altro positivi effetti sullo sviluppo di tale speciale segmento di mobilità, con intuitivi vantaggi per la riduzione di veicoli in circolazione nelle grandi città metropolitane.

L'occasione è l'attuazione delle legge delega per la riforma tributaria (Legge. 111/2023) che prevede la revisione ed il riordino delle tabelle delle aliquote IVA delle attività produttive, da attuarsi entro il 31 dicembre 2025, termine di scadenza per l'adozione dei decreti delegati.

Considerando il volume d'affari del car sharing operante tramite concessioni comunali, la copertura finanziaria necessaria sarebbe nell'ordine dei 10 mln di euro. Misura di certo non di grande rilevanza economica in sede di bilancio dello Stato, ma che permetterebbe di rilasciare preziose risorse che potrebbero essere reinvestite per rafforzare il servizio, con intuitivi vantaggi per la riduzione di veicoli in circolazione nelle grandi città metropolitane, oltre che per promuovere il car sharing a lunga distanza per favorire l'inclusione sociale collegando i piccoli centri.

Una tale misura agevolerebbe l'integrazione del Car Sharing nei modelli di mobilità/trasporto locale, facilitando la fungibilità tra player e gli altri sistemi di mobilità, con speciale riferimento a sviluppi della piattaforma Mobility as a Service, attualmente oggetto di nuove valutazioni politiche ed operative.



I SERVIZI DI DIGITAL AUTOMOTIVE

Introduzione

Il settore automobilistico sta attraversando una rivoluzione tecnologica, con la digitalizzazione e la telematica che stanno ridefinendo una nuova mobilità. Le tecnologie digitali integrate nei veicoli non solo migliorano l'esperienza di guida, ma trasformano anche la gestione dei veicoli.

La telematica, che combina telecomunicazioni e informatica, consente la connessione in tempo reale tra i veicoli, le infrastrutture e i sistemi di controllo, facilitando l'analisi dei dati per ottimizzare la gestione e la manutenzione, migliorare la navigazione e creare interazioni intelligenti con le città.

Le associate che operano nel campo della Digital Automotive giocano un ruolo fondamentale nel promuovere l'adozione di tecnologie innovative e nel facilitare la collaborazione tra aziende, enti di ricerca e governi. L'obiettivo è quello di creare un ecosistema che favorisca l'innovazione, la sicurezza e la sostenibilità, guidando la transizione verso veicoli sempre più innovativi e connessi.

In questo contesto, la collaborazione con università, società di telematica avanzata, software house, system integrators e PA ha giocato un ruolo fondamentale nel creare innovazioni anticipate, con progetti pilota e casi d'uso che guardano al futuro. Tuttavia, nonostante l'importanza di questi sviluppi, rimangono ancora innumerevoli sfide nell'ambito dello sviluppo tecnologico legato alla mobilità. L'approfondimento svolto dall'Associazione, esplorando tra le sfumature, mostra le opportunità su cui lavorare e stabilire le basi funzionali della mobilità del futuro.

La Sezione Digital Automotive si è adoperata sin da subito attraverso la creazione di nuovi tavoli di lavoro rivolti su tre particolari aree di business: provider telematici, insurtech e piattaforme per fleet manager.

Lo scopo condiviso è quello di arricchire i piani strategici e commerciali delle aziende associate rispondendo alle specifiche esigenze di ciascun segmento di mercato, con un focus particolare rivolto alle nuove tecnologie, come l'intelligenza artificiale, e l'evoluzione dei modelli di business nel settore del noleggio (lungo e breve termine), nonché dello sharing e della smart mobility.

Tali tematiche costituiranno parte integrante delle proposte operative e saranno ulteriormente sviluppati nel corso dei tavoli di lavoro, arricchendosi di confronti e condivisioni di esperienze. L'obiettivo è garantire la consegna periodica di output in merito alle tematiche trattate affinché il lavoro intrapreso rappresenti un elemento che accompagni l'evoluzione della mobilità, nonché contribuisca nel dare una risposta

efficace alle sfide relative alla sicurezza, all'efficienza energetica e alla sostenibilità ambientale nel settore dei trasporti.

Telematica e Big Data: innovazione e sfide nei servizi per le flotte

Oggi i veicoli non sono solo un comune mezzo di trasporto, bensì beni intelligenti e produttori di una vasta quantità di dati. I sistemi equipaggiati raccolgono informazioni dai processi interni di un veicolo e dalle interazioni dell'utente con l'auto diventando una fonte privilegiata di raccolta e analisi dei dati per produttori, proprietari della flotta e fornitori di servizi, in grado di migliorare esponenzialmente l'efficienza delle loro operazioni.

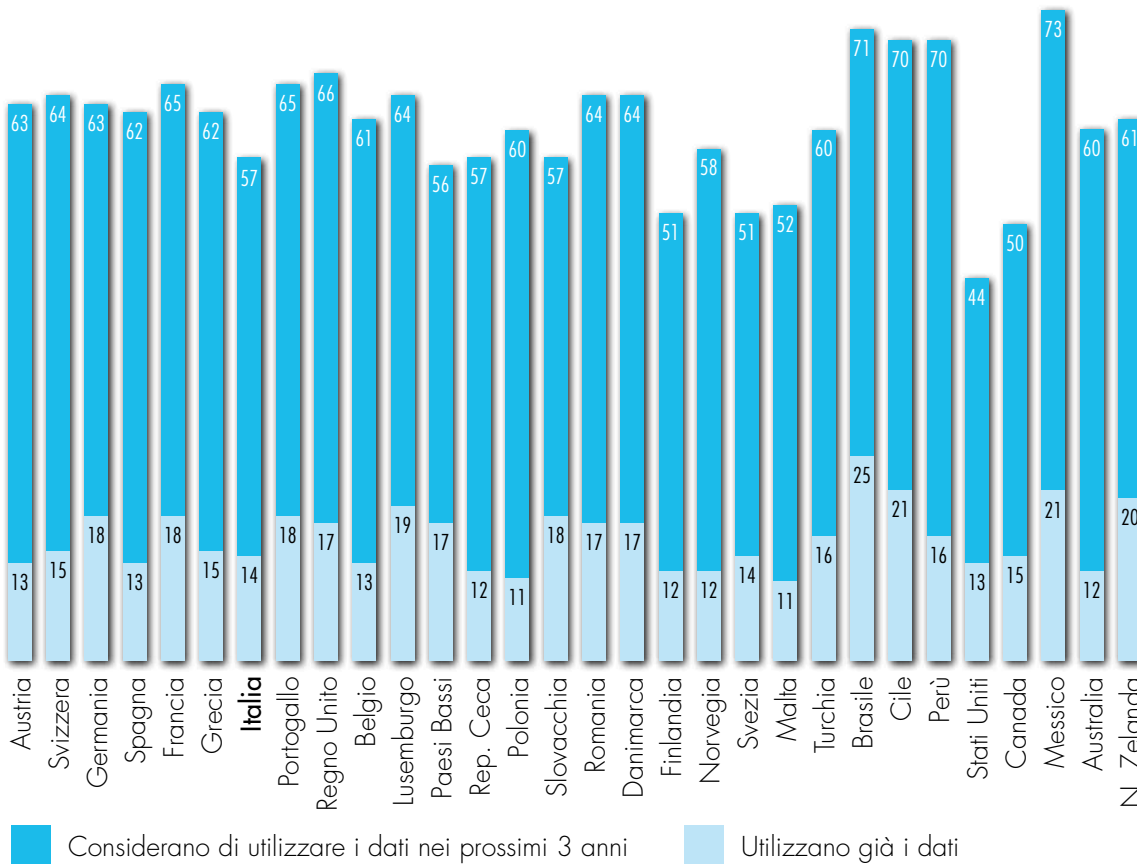
I veicoli moderni, grazie all'integrazione di tecnologie avanzate e la connettività sono in grado di generare una quantità di dati che cresce esponenzialmente con l'avanzamento delle tecnologie. Oggi un veicolo può generare una media di 1 GB di dati attraverso sensori che monitorano i parametri (dal motore ai sistemi di infotainment). Alcuni con tecnologia avanzata generano fino a 25 GB di dati al giorno e questo ammontare è destinato a crescere con l'introduzione dei veicoli completamente autonomi che possono produrre in media 4.000 gigabyte di dati all'anno.

A riguardo, secondo un'analisi di S&P Global, la quantità complessiva di dati generata da tutti i veicoli a livello mondiale è destinata a crescere in modo esponenziale nei prossimi anni, passando dai 5,4 zettabyte registrati nel 2020 a 25 zettabyte previsti per il 2030. Questo aumento, di oltre quattro volte in un decennio, è principalmente dovuto al contributo dei sistemi di infotainment e telemetria, dei veicoli connessi e delle tecnologie avanzate di assistenza alla guida (ADAS).

Benché l'evoluzione tecnologica, la gestione e l'interpretazione dei dati presentino una serie di sfide significative, in particolare sulla loro standardizzazione e interoperabilità, i produttori automobilistici, le aziende tecnologiche e i fornitori di software adottano diverse tecnologie, generando una frammentazione di dati che limita l'integrazione o la condivisione delle informazioni tra gli attori dell'ecosistema, riducendo il potenziale di innovazione e aumentando i costi.

La creazione di un quadro normativo chiaro e di standard tecnici comuni è essenziale per un'armonizzazione dei dati, ma il settore è ancora lontano dall'aver modelli universalmente accettati, soprattutto a causa delle differenze tra le normative che disciplinano la gestione dei dati in regioni come l'Europa, gli Stati Uniti e l'Asia, rendendo la standardizzazione una sfida a livello globale.

Grafico 48 – % delle società che utilizzano i dati telematici



Il monitoraggio delle emissioni

Un'altra importante sfida è rappresentata dal contributo che la telematica può apportare per il monitoraggio delle emissioni, un elemento chiave per la gestione delle flotte aziendali in un'ottica di sostenibilità, oltre essere una soluzione di gestione intelligente delle flotte, possono ridurre i costi operativi fino al 15%. Questo dato dimostra l'efficacia di tali tecnologie non solo nell'ambito della sostenibilità, ma anche in termini di ottimizzazione dei costi.

La capacità di poter raccogliere i dati in tempo reale dalle flotte è uno dei principali vantaggi di un sistema di monitoraggio che consente di ottenere una visibilità dettagliata e immediata delle performance ambientali di ciascun veicolo, ribaltando l'approccio tradizionale basato esclusivamente sulla classificazione Euro/alimentazioni al fine di garantire maggior valenza del dato rispetto a quanto viene rendicontato in fase di omologazione e riportato sul libretto di circolazione.

Il monitoraggio delle emissioni ha un impatto significativo sulla reputazione aziendale poiché le imprese che adottano pratiche sostenibili guadagnano fiducia da clienti, dipendenti ed investitori. Ciò è particolarmente rilevante dopo l'entrata in vigore della

Direttiva (UE) 2022/2464 del 14 dicembre 2022, che ha introdotto la Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), con l'obiettivo di colmare le lacune esistenti nella rendicontazione della sostenibilità.

Oltre al monitoraggio delle emissioni, il feedback diretto al conducente sulle sue abitudini di guida gioca un ruolo fondamentale nel migliorare l'efficienza complessiva della flotta. Le analisi effettuate da Fleet Management Weekly hanno evidenziato che le flotte che adottano tecnologie di monitoraggio in tempo reale possono vedere una diminuzione fino al 10% dei consumi di carburante.

Tutti questi aspetti mettono in luce il potenziale dei dati e della necessità di regolamentare in maniera univoca la materia in quanto ci sono ancora diverse ombre: pur essendo prodotti dal veicolo, pur essendo legati all'utente, le case auto spesso ne rivendicano il controllo generando una confusione su chi, tra costruttore, conducente e proprietario, debba effettivamente detenerne i diritti.

La regolamentazione europea, attraverso strumenti come il Data Act e l'AI Act, mira a garantire la protezione e la trasparenza nella gestione dei dati. L'obiettivo è assicurare che i dati possano circolare senza ostacoli tra settori e Stati membri, sostenuti dai Common European Data Spaces, promuovendo così un ecosistema digitale interconnesso.

Si stima che le nuove normative genereranno un incremento di 270 miliardi di euro nel PIL degli Stati membri dell'UE entro il 2028, affrontando le problematiche giuridiche, economiche e tecniche che attualmente contribuiscono al sottoutilizzo dei dati.

ANIASA rimane una presenza rilevante nel dibattito internazionale grazie alla sua rete di collegamenti con diversi attori globali, tra cui Leaseurope. L'associazione enfatizza la necessità di promuovere e sviluppare la digitalizzazione della mobilità, un elemento essenziale per il successo della transizione ecologica nel contesto del settore dei trasporti, con il noleggio che si pone come protagonista e promotore di questa nuova visione di smart mobility.

La continua trasformazione del settore assicurativo

Negli ultimi anni, il settore delle assicurazioni automotive ha subito una trasformazione radicale grazie alla crescente digitalizzazione, che ha implicato non solo l'adozione di nuove tecnologie nei processi esistenti, ma anche una revisione profonda di come il valore venga creato e offerto ai clienti.

Secondo l'Insurance Europe, l'adozione di tecnologie digitali ha contribuito a un incremento delle performance operative del 15% nelle compagnie assicurative in Europa negli ultimi 5 anni. In Italia, il 47% delle compagnie assicurative ha dichiarato di aver aumentato gli investimenti in digitalizzazione, un trend che si prevede in crescita nei prossimi anni.

Le evidenze mostrano i benefici di tale approccio, in particolare due iniziative stanno determinando il futuro del settore: la prima riguarda la trasformazione della catena del valore assicurativo, offrendo nuove opportunità per ottimizzare le interazioni con i clienti e semplificare le operazioni; la seconda iniziativa riguarda la revisione digitale dei sistemi core, che crea le basi per nuovi modelli di business.

Tecnologie come l'intelligenza artificiale (AI), l'Internet of Things (IoT), e la blockchain stanno portando a guadagni di efficienza attraverso l'automazione, modificando radicalmente attività come la valutazione del rischio, la sottoscrizione e la gestione dei sinistri.

Un impatto significativo nel contesto delle assicurazioni digitali, inoltre, è stato dato dalla telemetrica che ha consentito di monitorare in tempo reale il comportamento di guida attraverso dispositivi installati nei veicoli o tramite app mobile, che ha dato vita a nuovi modelli di polizze basate sull'uso, note come Usage-Based Insurance (UBI), che permettono alle compagnie assicurative di calcolare il premio in base a variabili come la velocità, le frenate brusche e l'orario in cui si guida.

È stato evidenziato come il mercato delle assicurazioni improntate sull'uso potrebbe raggiungere un valore di 190 miliardi di dollari entro il 2027, con una crescita annuale del 30%. Anche in Italia il 35% delle compagnie assicurative ha già lanciato polizze UBI con una previsione di crescita annuale del 10% in questo settore.

Altra innovazione significativa riguarda l'utilizzo dei dati raccolti dai veicoli connessi tramite l'Internet of Things (IoT). I sensori e i dispositivi integrati nei veicoli raccolgono informazioni in tempo reale che, se adeguatamente analizzate, consentono alle compagnie di offrire polizze altamente personalizzate basate sui dati di guida dei clienti.

Anche l'uso dei Big Data sta trasformando la gestione del rischio nelle assicurazioni automotive. Le compagnie possono analizzare enormi volumi di dati provenienti non solo dai veicoli, ma anche da fonti esterne come le condizioni meteo, i dati sui flussi di traffico e altre variabili che possono influire sulla probabilità di un incidente. Si stima che l'analisi dei dati possa ridurre i costi operativi delle compagnie di assicurazione del 12%, migliorando la precisione nella determinazione dei premi.

Analogamente, l'introduzione della blockchain nel settore delle assicurazioni potrebbe determinare cambiamenti rilevanti. Questa tecnologia offre vantaggi significativi in termini di trasparenza, sicurezza ed efficienza nelle transazioni. Grazie ai contratti intelligenti (smart contracts), le compagnie assicurative possono automatizzare e accelerare i processi di liquidazione dei sinistri, riducendo il rischio di frodi. Inoltre, poiché i dati vengono registrati in modo immutabile è possibile verificare rapidamente i sinistri velocizzando il processo di indennizzo.

Nonostante i numerosi vantaggi, le assicurazioni digitali presentano ancora diverse sfide e una delle principali riguarda la privacy e la sicurezza del dato. Poiché le assicurazioni

digitali si basano in larga misura sulla raccolta di dati sensibili riguardanti i comportamenti di guida, le compagnie devono garantire che tali informazioni siano protette da eventuali violazioni.

ANIASA sta seguendo con grande attenzione gli sviluppi in materia e si prefigge di essere un attore di rilievo nel promuovere la salvaguardia del valore dei dati, evidenziando i benefici derivanti da tali investimenti. A tal fine, ribadisce la necessaria definizione di criteri chiari per assicurare la qualità, la coerenza, la qualificazione e la normalizzazione dei dati, indipendentemente dalla tecnologia o dalla fonte utilizzata. A riguardo risulta cruciale l'operato dei Telematics Service Providers presenti in Associazione che costituiscono un'eccellenza industriale italiana nel settore.

Il futuro dell'AI nel settore automotive

L'intelligenza artificiale sta profondamente trasformando l'industria automobilistica apportando innovazioni che vanno dalla produzione alla guida. Con la capacità di migliorare l'efficienza, la qualità e la personalizzazione dei prodotti, l'AI sta guidando il settore verso una nuova era dove la tecnologia ottimizza ogni fase del ciclo di vita del veicolo, dalla progettazione alla manutenzione, fino all'esperienza del conducente.

L'introduzione di tecnologie come l'intelligenza artificiale, l'Internet of Things e l'analisi dei dati in tempo reale, consente alle aziende di ottimizzare i processi produttivi, ridurre i costi e migliorare la competitività. Secondo una ricerca di McKinsey, l'automazione e l'intelligenza artificiale potrebbero portare a un aumento del 30-40% dell'efficienza operativa nelle fabbriche automobilistiche entro il 2030. L'integrazione di queste tecnologie consente una gestione più agile e reattiva dei flussi di lavoro, riducendo i tempi di produzione.

Le fasi di progettazione, produzione, logistica e post-vendita sono tutte più connesse e monitorabili, grazie all'uso di sensori e software avanzati. L'analisi dei dati in tempo reale permette di prevedere tendenze, ottimizzare i processi e migliorare la capacità di risposta alle richieste del mercato, aiutando i produttori a ridurre i tempi e i costi di sviluppo fino al 20% offrendo alle aziende un vantaggio competitivo nell'accelerare il time-to-market.

Gli algoritmi di AI analizzano enormi volumi di dati per ottimizzare le performance dei veicoli, prevedere le esigenze del mercato e perfezionare i modelli in modo da ridurre l'impatto ambientale. Veicoli elettrici ed ibridi, ad esempio, possono beneficiare di sistemi di gestione della batteria basati sull'intelligenza artificiale che ottimizzano il ciclo di vita della batteria e ne migliorano l'autonomia.

Per i leader del settore, non si tratta solo di una tecnologia all'avanguardia, ma di un abilitatore strategico pronto a ridefinire il panorama del mercato. Dall'abilitazione delle auto ad anticipare e rispondere ai rischi informatici all'accelerazione dell'innovazione

nella progettazione, l'intelligenza artificiale sta ridefinendo gli aspetti chiave dello sviluppo e dell'utilizzo automobilistico.

In tal senso, i miglioramenti dimostrati nell'efficienza produttiva, nelle capacità dei veicoli autonomi e nell'esperienza del cliente evidenziano il ruolo cruciale dell'AI nel plasmare il futuro della mobilità. Gli impianti di produzione hanno raggiunto livelli senza precedenti di precisione ed efficienza, mentre i sistemi di guida autonoma continuano a progredire verso livelli superiori di capacità e affidabilità.

Altrettanto rilevante l'esperienza ottimizzata del cliente grazie alla personalizzazione basata su AI, la quale ha stabilito nuovi standard per l'interazione e la proprietà dei veicoli. Soprattutto per il settore del noleggio l'implementazione della tecnologia AI consente alle aziende di autonoleggio di operare in modo più efficiente, ridurre i costi e offrire una migliore esperienza al cliente, potenziando i processi di prenotazione e migliorando la gestione della flotta.

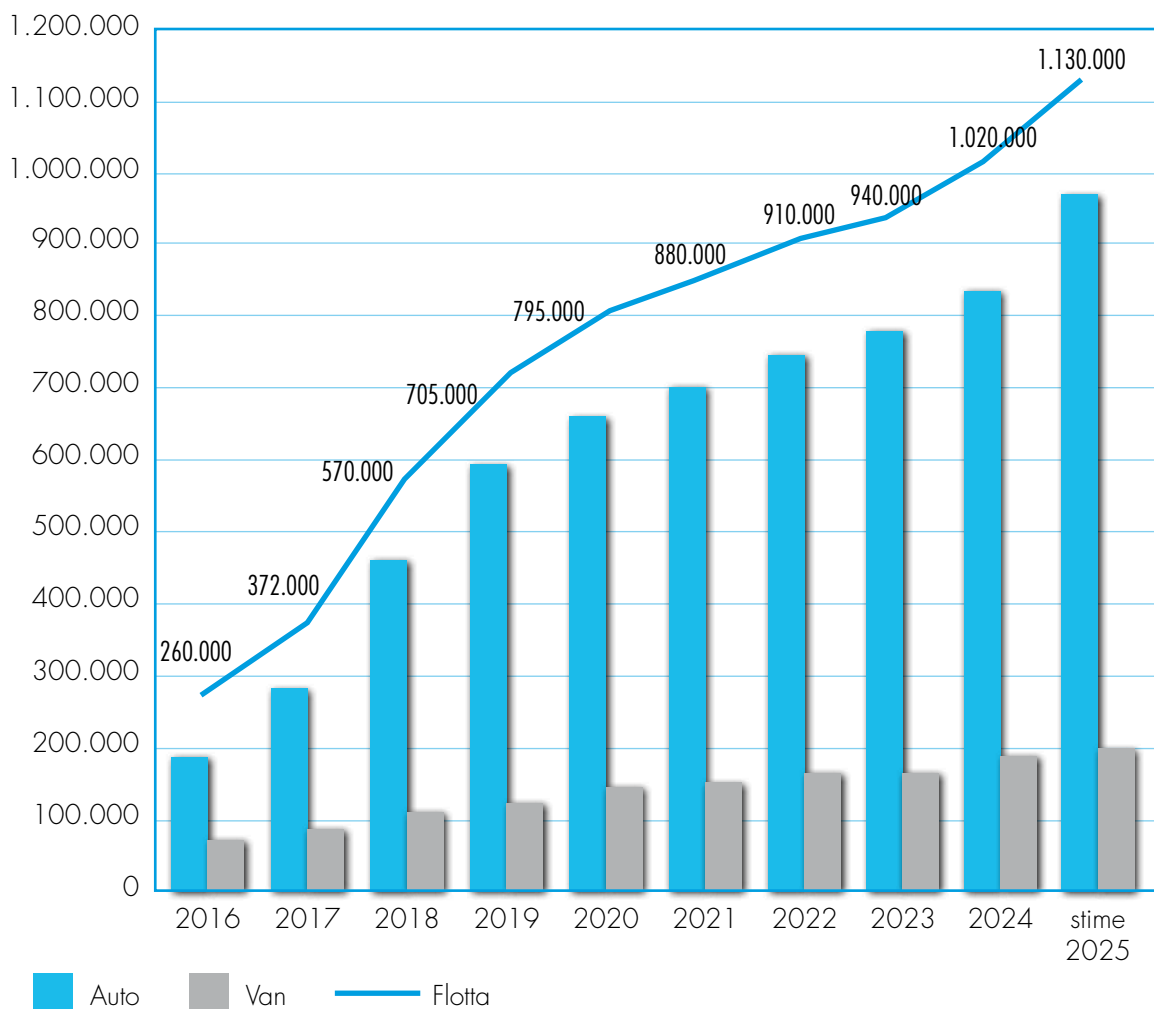
Gli algoritmi AI possono prevedere modelli di domanda basati su dati storici e tendenze di mercato in tempo reale consentendo alle società di noleggio di ottimizzare prezzi e disponibilità, assicurando che i veicoli siano assegnati in modo efficiente e che i ricavi siano massimizzati.

Anche per ciò che concerne la gestione della flotta, uno degli ambiti in cui l'intelligenza artificiale sta mostrando il suo maggior potenziale è quello della manutenzione predittiva. Grazie all'analisi continua dei dati provenienti dai sensori dei veicoli, l'AI è in grado di identificare eventuali segnali di guasti imminenti prima che questi causino interruzioni nella produzione o nei servizi.

Un'applicazione particolarmente utile è la rilevazione dei danni ai veicoli, che consente di velocizzare il processo di ispezione e ridurre al minimo gli errori umani. I sistemi basati su AI sono in grado di esaminare rapidamente le immagini dei veicoli, individuando anche le minime imperfezioni.

Questo significa che i clienti non devono più aspettare a lungo per l'ispezione, rendendo l'intero processo di noleggio molto più veloce e fluido. Allo stesso modo, nel caso in cui si verificano danni, l'AI semplifica ulteriormente la gestione delle richieste di risarcimento, permettendo ai clienti di inviare le foto del danno e ricevere una stima rapida e accurata dei costi di riparazione, accelerando il processo di risoluzione e riducendo il disagio per il cliente.

In un contesto in cui la quantità di dati raccolti cresce quotidianamente, è essenziale che le aziende siano in grado di sfruttarli in modo strategico per generare un impatto concreto sul proprio business. Considerato che il settore della mobilità dovrà affrontare sfide cruciali in ambito di sicurezza, sostenibilità e prestazioni operative, la capacità di gestire e valorizzare i dati si confermerà un elemento fondamentale per il progresso e il successo a lungo termine del settore.

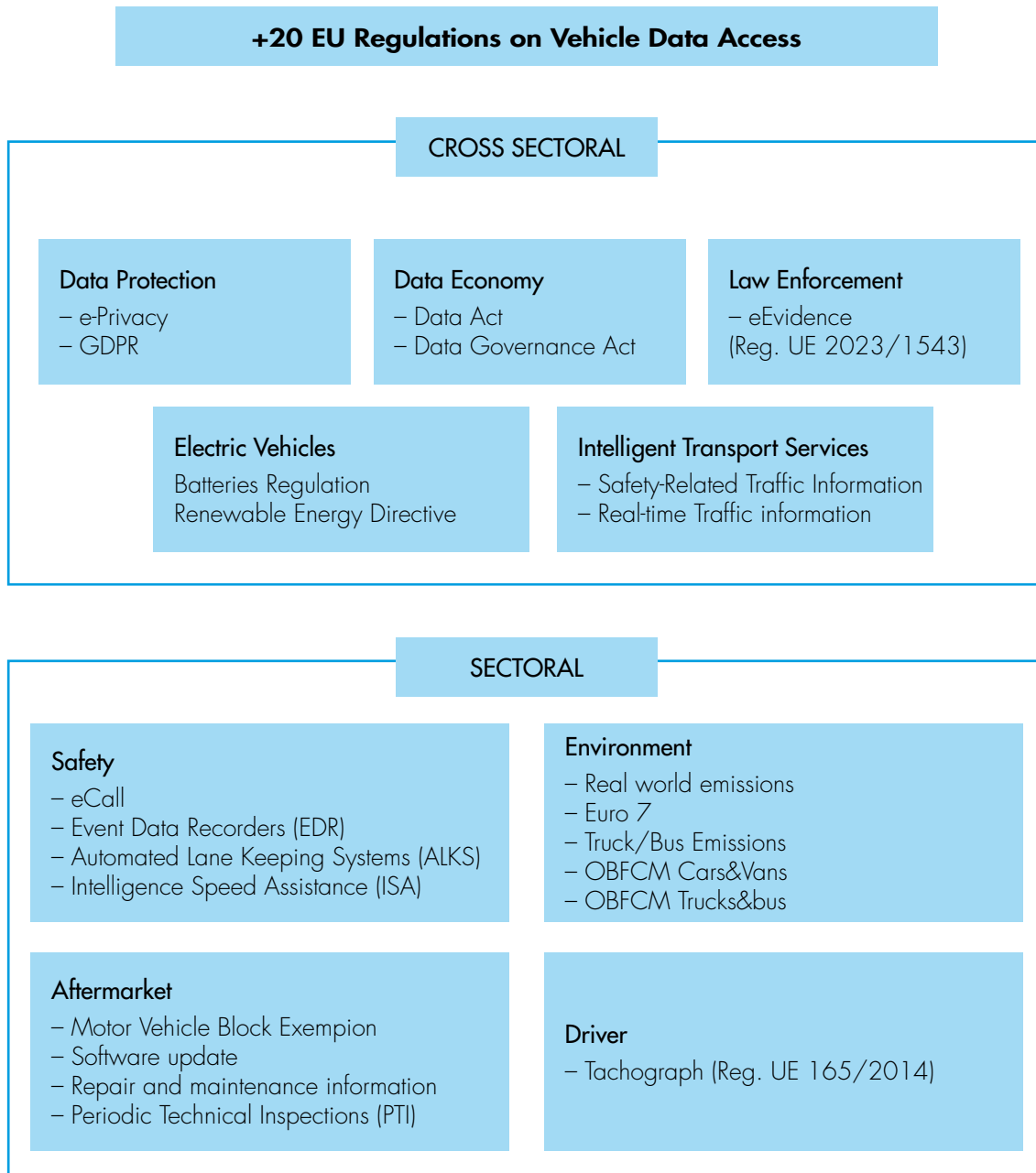
Grafico 49 - Dispositivi telematici flotta noleggio a lungo termine 2016-2025

Il complesso quadro normativo: il ruolo delle istituzioni nell'era digitale

Il panorama legislativo che regola la condivisione dei dati provenienti dai veicoli connessi nell'UE attualmente risulta essere estremamente articolato, con oltre 20 normative che coprono aspetti relativi alla protezione dei dati, alla gestione della privacy e all'accesso alle informazioni.

In questo contesto, il Data Act rappresenta una delle normative più rilevanti, stabilendo regole ampie e dettagliate sull'accesso ai dati dei prodotti connessi, inclusi i veicoli. La legge, a riguardo, mira a prevenire pratiche monopolistiche e a garantire che i servizi indipendenti, come quelli di manutenzione e diagnostica, possano accedere ai dati necessari per offrire i loro servizi.

Grafico 50 - Quadro legislativo sull'accesso ai dati generati dai veicoli



Fonte: Acea

Nonostante l'attuale quadro normativo, la Commissione ha dichiarato nel "Piano d'azione industriale per il settore automobilistico" presentato il 5 marzo 2025 che intende adottare misure ancora più appropriate, inclusa una proposta legislativa sull'accesso ai dati dei veicoli, per consentire a tutto l'ecosistema automobilistico di sfruttare i dati provenienti dai veicoli connessi.

Le case auto, le compagnie assicurative, le società di noleggio e i produttori di ricambi auto, quindi, potrebbero trovarsi di fronte a una proposta della Commissione riguardante l'accesso ai dati dei veicoli. Dovranno comunque attendere che l'esecutivo dell'UE valuti gli impatti del nuovo regolamento europeo sull'accesso ai dati, ovvero il Data Act, che gli Stati membri saranno tenuti ad applicare entro settembre del 2025.

Dopo aver valutato gli effetti del Data Act, la Commissione prenderà in considerazione ulteriori misure, tra cui una proposta legislativa sull'accesso ai dati di bordo. La tematica è stata oggetto di dibattito per diversi anni e i produttori di veicoli hanno discusso a lungo tale proposta, sostenendo che non esistono valide giustificazioni economiche per concedere un maggiore accesso ai dati.

Al contrario, il settore dei servizi aftermarket, così come le società di noleggio o le compagnie assicurative, hanno sempre sostenuto la necessità di normative specifiche per garantire un accesso più ampio ai sistemi e ai dati delle auto, che ritengono fondamentali per migliorare e ampliare i propri servizi poiché il Data Act non affronta tutte le problematiche a riguardo.

Ad esempio, pur consentendo agli utenti di controllare l'uso dei propri dati e di condividerli con terzi a loro scelta, i proprietari di veicoli spesso non sono disposti a concedere tale accesso a causa della complessità del processo di condivisione dei medesimi dati.

In tal senso, a differenza del Data Governance Act, che mira a rafforzare la fiducia nei meccanismi di condivisione volontaria dei dati, il Data Act fornisce un quadro giuridico per l'accesso e l'utilizzo dei dati, delineando obblighi specifici per produttori e fornitori di prodotti e servizi IoT.

Riguardo la disciplina contrattuale, il Data Act introduce l'interoperabilità come principio base, rendendo la portabilità un diritto contrattuale soggetto a condizioni eque e non discriminatorie. Ciò comporta che, a differenza del GDPR, il Data Act permetta la possibilità di un compenso per la condivisione dei dati, sebbene resti controversa la questione della monetizzazione dei dati personali.

In questo contesto, dunque, il Data Act è solo il primo passo di un progetto normativo più ampio, che nel settore assicurativo troverà ulteriore sviluppo con il Regolamento per l'accesso ai dati finanziari (FIDA), ad esempio, presentato dalla Commissione il 28 giugno 2023.

ANIASA ha sempre posto particolare enfasi sull'importanza di regolamentare l'accesso

ai dati generati dai veicoli, sollecitando le istituzioni europee, in collaborazione con altre associazioni del settore, a identificare soluzioni che eliminino le barriere alla concorrenza e incentivino gli investimenti nei servizi basati sui dati derivanti dai veicoli connessi.

Nel continuo dialogo con le proprie associate è emersa, con sempre maggiore evidenza, la necessità di garantire un accesso semplice e chiaro alle informazioni relative alla riparazione e manutenzione dei veicoli. Nonostante il complesso quadro normativo, tale accesso non ha ancora risposto adeguatamente alle richieste di dati, portando alla riflessione se, oltre al già citato Data Act, sia necessario intervenire ulteriormente sulla regolamentazione verticale per assicurare che il settore automobilistico sia pienamente coperto e supportato in un contesto in continua evoluzione.

ANIASA continuerà a monitorare l'evoluzione del quadro normativo europeo, rimanendo proattiva nel sottolineare le potenzialità di innovazione del settore, promuovendo proposte concrete nei tavoli istituzionali al fine di favorire la digitalizzazione della mobilità in un ambiente di sana concorrenza. Questo approccio contribuirà a migliorare i servizi rappresentati dall'Associazione in tutte le sue declinazioni, sostenendo il progresso dell'industria nel panorama della mobilità connessa.

Il nuovo paradigma di MaaS: l'emergere della Mobility as a Feature (Maaf)

Nel corso dell'ultimo rapporto abbiamo esaminato il concetto di MaaS, sottolineando la fase ancora immatura per ottenere una reale ottimizzazione degli investimenti e le difficoltà riscontrate dal decisore pubblico. Difficoltà sia nella definizione di standard tecnici per l'interazione tra i vari attori dell'ecosistema, sia nel ruolo di abilitatore che avrebbe dovuto ricoprire nell'implementazione dell'infrastruttura per la condivisione di dati e servizi.

Come già argomentato, la Mobility as a Service (MaaS) rappresenta una nuova modalità di spostamento che permette agli utenti di pianificare i propri viaggi nelle città utilizzando una piattaforma digitale unica. Attraverso tale piattaforma è possibile prenotare e pagare tutti i mezzi di trasporto necessari, basandosi su abbonamenti a forfait o su un modello pay-per-use.

Nonostante queste premesse, secondo quanto affermato dal fondatore e CEO di MaaS Global, Sampo Hietanen, la MaaS non ha modificato sostanzialmente le abitudini di viaggio, né ha contribuito significativamente a una maggiore sostenibilità. Infatti, le auto private continuano a essere essenziali per gli spostamenti quotidiani della maggior parte delle persone e il non riuscire a includerle in modo efficace ha limitato l'impatto positivo della MaaS.

Questa nuova concezione di mobilità rappresenta il passaggio dalla MaaS multimodale alla MaaS multiservizio. In questa nuova visione, i servizi di trasporto vengono integrati

direttamente nelle piattaforme digitali di aziende che non operano direttamente nel settore della mobilità, ma che dispongono di una clientela ampia a cui offrire soluzioni di trasporto personalizzate.

L'evoluzione del termine "mobilità" è strettamente legata al cambiamento delle abitudini sociali e lavorative e oggi, rispetto al passato, è un concetto più complesso che comprende anche l'ibridazione di varie forme di trasporto. Proprio in questa ottica il Mobility as a Feature (MaaS) rappresenta un'evoluzione che prende in considerazione la trasformazione della mobilità.

L'integrazione delle proprie auto nel MaaS rappresenta una delle evoluzioni più significative del concetto in quanto, come evidenziato anche dallo Studio di Bain&Company illustrato lo scorso anno nel corso della presentazione del rapporto ANIASA, le auto private sono ancora centrali per la mobilità ed il MaaS non è riuscito ad includerle in modo efficace.

La MaaS, invece, può rendere l'uso dei veicoli privati più sostenibile, favorendo un utilizzo più razionale e con minori impatti ambientali.

Un esempio concreto potrebbe essere la segnalazione di un evento all'utente, che, se interessato, può acquistare il biglietto e prenotare il trasporto pubblico o il car-sharing direttamente tramite l'app. In questa versione, la mobilità potrebbe diventare una funzionalità aggiuntiva di altre applicazioni già utilizzate da milioni di utenti superando la frammentazione che caratterizza oggi il MaaS.

Si tratta di un'evoluzione del modello attuale di fruizione della mobilità: non è più l'utente a dover aprire un'app specifica per cercare soluzioni di trasporto, ma è la stessa app che, mentre l'utente organizza le proprie attività lavorative o momenti di svago, suggerisce modalità di spostamento, occupandosi direttamente della prenotazione e dell'acquisto dei viaggi.

Inoltre, considerando lo stato attuale di sviluppo dell'industria MaaS, il ruolo dell'Intelligenza Artificiale (AI) risulta ancora prematuro ipotizzare un impatto significativo poiché la priorità principale è garantire il funzionamento dei sistemi, aggregando servizi per generare un valore che attiri l'interesse degli utenti e ne migliori l'esperienza.

Un aspetto cruciale, e di valore aggiunto, riguarda la promozione di risultati sostenibili, con particolare attenzione alla riduzione dell'uso dell'auto e alla promozione di soluzioni di trasporto sostenibile, come il trasporto pubblico, il car sharing e la micromobilità. Da quasi dieci anni dalla nascita di MaaS, sono stati osservati pochi cambiamenti nel comportamento di viaggio degli utenti.

Una prospettiva basata su un approccio multi-servizio potrebbe cambiare la situazione con un riconoscimento della comodità dell'auto implica che il trasporto e i viaggi siano costruzioni di domanda derivata, per cui le offerte di mobilità dovrebbero essere trattate come un input in un paradigma di fornitura di servizi più ampio.

L'integrazione del noleggio all'interno di una piattaforma MaaS offrirebbe la possibilità di creare un ecosistema di mobilità multimodale dove il confine tra diverse modalità di trasporto si dissolve, offrendo all'utente un'esperienza di viaggio senza soluzione di continuità.

ANIASA sta seguendo con particolare interesse gli sviluppi e intende svolgere un ruolo fondamentale nella transizione verso modelli di trasporto innovativi e sostenibili, mettendo a disposizione delle istituzioni pubbliche l'expertise delle proprie associate, con l'obiettivo di promuovere iniziative più informate e costruire scenari di mobilità che si basino su standard orientati all'esperienza del cliente.

IMPRESE ASSOCIATE

SOCI ORDINARI



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



ACI Global Servizi

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



ACI Infomobility

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

AgenziaItalia

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



AGOS RENTING S.r.l.
www.agosrenting.it



ALD AUTOMOTIVE ITALIA S.r.l.
www.ayvens.com

ALPHABET

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



ARVAL ITALY FLEET SERVICES S.r.l.

www.arval.it



AUTONOLEGGI DEMONTIS S.p.A.

www.autonoleggidemontis.com



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

www.autosystemspa.rent

avis budget group



AVIS BUDGET ITALIA S.p.A.

www.avisautonoleggio.it

www.budgetautonoleggio.it - www.maggiore.it

www.amicoblu.it www.morinirent.com



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

avm.avmspa.it/it

B·RENT

B-RENT S.r.l.

www.b-rent.it



BIG SBA S.p.A.

www.bigroup.pro



**ROBERT BOSCH GmbH
Branch in Italy**

www.bosch.it



CAR SERVICE MANAGEMENT

www.csm360.it



DEKRA ITALIA S.r.l.

www.dekra.it



DRIVEVOLVE

www.drivevolve.it



E-VAI S.r.l.

www.e-vai.com



ENILIVE S.p.A.

www.enilive.it

MØBILIZE Lease&Co

ES MOBILITY

www.mobilize.it



EUROP ASSISTANCE VAI S.p.A.

www.europassistance.it

Europcar

EUROPCAR ITALIA S.p.A.

www.europcar.it



FAIR CONNECT S.p.A.

www.fairconnect.life



FREE2MOVE ITALIA S.r.l.

www.share-now.com



FS PARK S.p.A.

www.fspark.it



GENERALI JENIOT S.p.A.

www.jeniot.it



GEOTAB GmbH

www.geotab.com/it/



HERTZ ITALIANA S.r.l. con unico socio

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



ITALY CAR RENT S.r.l.

www.italycarrent.com



IMA ITALIA ASSISTANCE S.p.A.

www.imaitalia.it



LOCAUTO S.p.A.
www.locautorent.com



LOCAUTO RENT S.p.A.
www.locautorent.com



LOJACK ITALIA S.r.l.
GRUPPO CALAMP
www.lojack.it



MERCURY S.p.A.
www.mercuryspa.it



OCTO TELEMATICS S.p.A.
www.octotelematics.com



PETIT FORESTIER ITALIA Srl
www.petitforestier.com/it-it



POLO TELEMATICO AVANTGARDE S.r.l.
www.ptavant.it



PROGRAM
di Autonoleggio Fiorentino S.r.l.
www.programautonoleggio.com



SAFO GROUP S.p.A.

www.safogroup.com



SICILY BY CAR S.p.A.

www.sicilybycar.it



TARGA TELEMATICS S.p.A.

www.targatelematics.com



TEXA S.p.A.

www.texa.it



UNIPOLRENTAL S.p.A.

www.unipolrental.it



UNIPOLTECH S.p.A.

www.unipoltech.com/it



VAN4YOU S.r.l.

www.van4you.it



VELA S.p.A.

vela.avmspa.it/it



VIAGGIARE RENT

www.viaggiararent.com



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

automotive.vodafone.com/it



W.A.Y. S.r.l.

www.waynet.it

ADESIONE TECNICA



DRIVALIA
www.drivalia.com



e+Share DRIVALIA
www.eplushare.drivalia.com



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

SOCI AGGREGATI



A&C BROKER S.r.l. Unipersonale

www.aecbroker.com



ASIA S.r.l.

www.asia-group.it



AUTONOLEGGI GIMAX S.r.l.

www.gimaxrent.it



CAR CRASH SOLUTION S.r.l.

www.washsolution.it



ETHOS S.p.A.

www.aroundautomotive.it

www.ethosgroup.it



FAROTTO S.r.l.

www.farottoauto.it



FAVRON S.r.l.

www.favron.it



FREECARS ITALY S.r.l.

www.hiflow.com/it-it



GENERAL LEASING S.r.l.

www.generalleasing.it



INNOVAZIONE S.r.l. SOCIO UNICO

www.innovazione.rent



MG CAR RENTAL S.r.l.

www.ech.rentals



MORENO RENTING S.r.l.

www.morenorenting.it



NOLEGGIARE S.r.l.

www.noleggiare.it



NOLO EXPERIENCE

www.noloexperience.it



PANTOMAX AUTOMOTIVE S.r.l.

www.pantomax.it



PRIME S.r.l.
www.primerentcar.com



RENT MAX S.p.A.
www.rentmax.it



RENT2GO S.r.l.
www.rent2go.it



RENTAL PLUS S.r.l.
www.rentalplus.it



RHIAG S.r.l.
www.rhiag.com

SOLUTIONS AUTOMOTIVE S.r.l.



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



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



VIERO FINANCE S.r.l.

www.vierofinance.it

Promosso da

ANIASA

Grafica e stampa

Sumo Publishing - Fleet Magazine

Analisi dati e redazione

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

*Flotte aziendali in EU a cura
di Dataforce Italia*

Car Sharing a cura di Bain & Co.

*Servizi di Digital Automotive
a cura di ANIASA*

Finito di stampare
nel mese di maggio 2025

“Rapporto ANIASA 2024”
è disponibile sul sito
www.aniasa.it

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

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

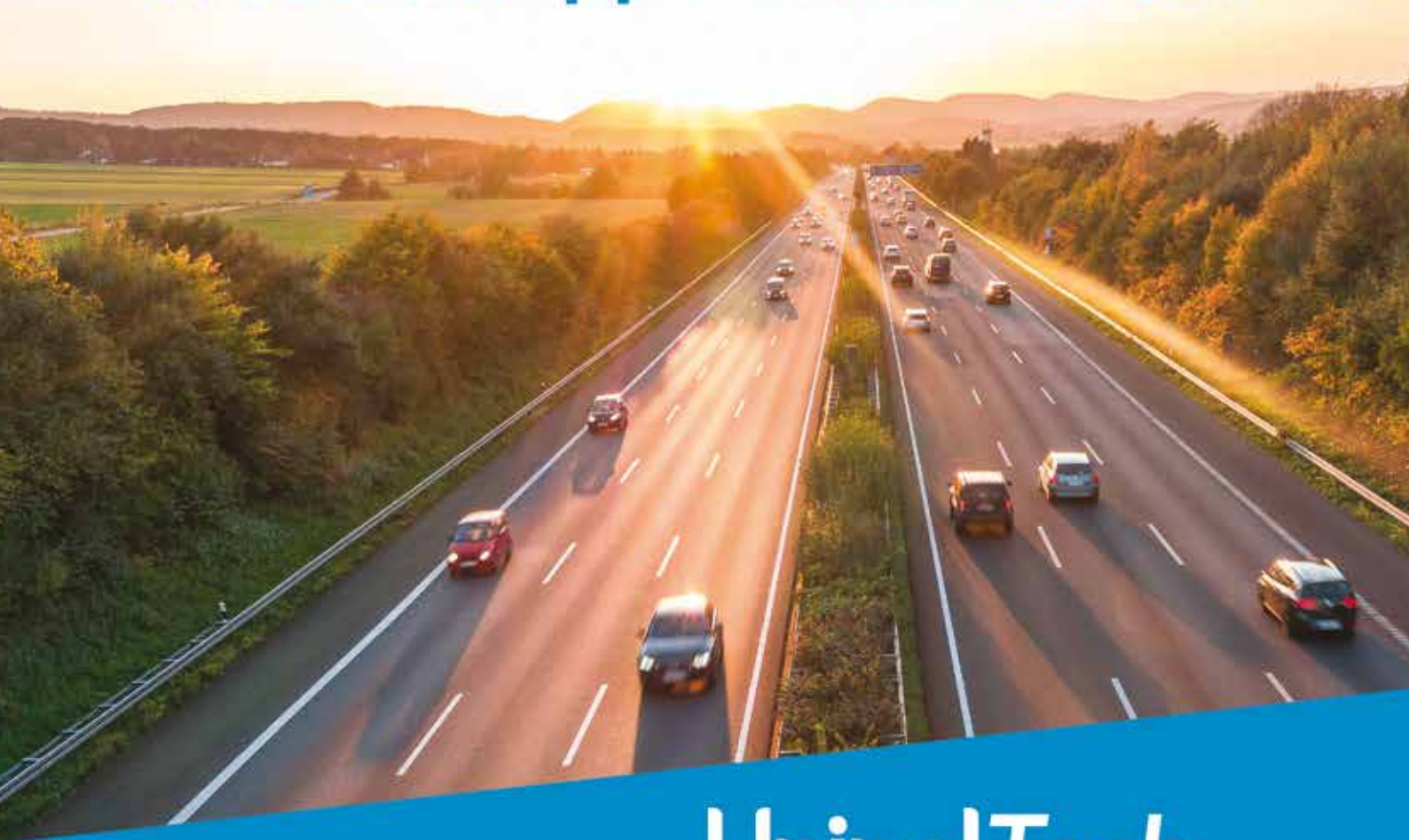
ANIASA è titolare dei diritti di riproduzione,
memorizzazione, adattamento, totali o parziali,
con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm
e le copie fotostatiche) del presente volume.

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

Diritti: ANIASA

Unipoltech

è al tuo fianco
nello sviluppo del business.



UnipolTech

SOLUZIONI TECNOLOGICHE

Da oggi con UnipolTech potrai dotarti di **innovativi sistemi di gestione delle flotte aziendali**, tramite una piattaforma web che permette di:

- **Accedere a dati** in tempo reale e storici, **in qualsiasi momento**
- **Gestire le manutenzioni**, sia ordinarie che straordinarie
- Conoscere tempi e modi di **utilizzo dei mezzi**

Contattaci per avere maggiori informazioni:

commerciale.telematica@unipoltech.it

UnipolTech, l'innovazione
che guida il cambiamento

A photograph of a family of four in a bright, modern living room. A man on the left is laughing and holding a young girl. A woman in the center is laughing and holding the hands of a young boy on the right. The background shows a white brick wall, a grey sofa, and a white coffee table.

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

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

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE



Multiply

Tech

DRIVING DIGITAL INNOVATION FOR FINANCE AND MOBILITY

Dal 1980 leadership, competenza, flessibilità, innovazione

www.multiplytech.com





FleetPortal



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

Come sarà la Mobilità di domani?

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

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

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

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

Scopri di più, contattaci su fleetportal.it

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

