



11° RAPPORTO ANIASA sul noleggio veicoli 2011

IL MOTORE DELL'AUTONOLEGGIO

ANIASA - Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici aderisce a Confindustria e rappresenta oltre il 95% del settore dei servizi di noleggio veicoli a lungo e a breve termine e in fleet management.

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

Le imprese rappresentate da ANIASA svolgono attività di:

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

Per le aziende associate, ANIASA svolge le seguenti attività:

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

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

- Rapporti sindacali
- Trasporti e Mobilità
- Normativa Fiscale
- Turismo
- Rapporti con i Comuni ed altri Enti territoriali
- Sicurezza
- Problematiche assicurative
- Remarketing e valori residui
- Osservatorio dati e statistiche

Comitato di Presidenza ANIASA

Presidente	Paolo Ghinolfi
Vice Presidenti	Andrea Badolati Andrea Cardinali Valerio Gridelli Ludovico Maggiore Vittorio Maggiore Fabio Spaccasassi
Past President	Roberto Lucchini

ANIASA

- 4 Premessa tecnica
- 5 Presentazione del XI Rapporto 2011
- 7 Aspetti macroeconomici

CAPITOLO 1**16 IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL 2011**

- 17 Indicatori chiave
- 19 Analisi del fatturato
- 21 Analisi dei volumi
- 23 Il cliente
- 24 Analisi della flotta
- 27 Utilizzo della flotta
- 28 Immatricolazioni
- 29 Punti vendita
- 30 Furti e appropriazioni indebite
- 32 Indicatori chiave aeroporti e downtown
- 34 Indicatori chiave noleggio breve termine di vetture e furgoni
- 37 Indicatori chiave noleggio breve termine della rete diretta e indiretta
- 38 Trend del noleggio a breve termine 2002-2011

CAPITOLO 2**40 IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2011**

- 44 Analisi della domanda
- 54 Analisi dell'offerta
- 56 Analisi del fatturato
- 58 Analisi della flotta
- 63 Analisi immatricolazioni
- 67 Analisi del remarketing
- 69 Analisi dei sinistri e dei furti
- 71 Analisi funzione ambientale del noleggio

CAPITOLO 3**72 IL FLEET MANAGEMENT NEL 2011****75 LE IMPRESE ASSOCIATE**

Il settore comprende le attività di noleggio veicoli a breve e lungo termine e tutti i servizi accessori che vengono offerti dagli operatori. Per breve termine generalmente si intendono noleggi da 1 giorno a 1 mese, estensibili fino a 11 (c.d. plurimensili), mentre per lungo termine si intendono noleggi di durata da 12 a 48-60 mesi. Ancorché i due segmenti di attività vengano trattati separatamente e sommati nel calcolo complessivo del comparto, bisogna ricordare che esiste da anni un rapporto di fornitura da parte del noleggio a breve termine verso il lungo termine – che acquista servizi di *car replacement* e *preleasing* – e che, più di recente, si è affermato anche il rapporto inverso, ossia di noleggiatori a lungo termine che forniscono i veicoli agli operatori del breve.

Inoltre, ci sono dei casi in cui alcuni o tutti i servizi accessori vengono offerti senza il noleggio del veicolo, il *fleet management*. Questo speciale comparto del settore è trattato distintamente, considerando che non è possibile sommare i veicoli in noleggio con i veicoli a cui sono erogati solo alcuni servizi di gestione: non si tratta sempre, infatti, degli stessi servizi e inoltre su una stessa vettura possono intervenire come fornitori di servizi diversi anche due o più operatori, rendendo pertanto praticamente impossibile assegnare l'auto "in gestione" all'uno o all'altro (né a entrambi, ovviamente).

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

Per la parte relativa al noleggio a breve termine, i dati sono stati acquisiti direttamente presso gli operatori 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. Il Centro Studi Fleet&Mobility ha anche redatto il testo e le tabelle del noleggio a breve e dello scenario macroeconomico.

Per il noleggio a breve (*rent-a-car*), oltre ai 9 operatori associati ad ANIASA, la misurazione include la maggior parte degli operatori, anche piccoli, che operano sul territorio nazionale ovvero in ambito locale. Il censimento di queste imprese, che ha escluso le imprese locali che operano come licenziatari di grandi società di noleggio (o comunque sotto il loro brand) e quelle che sono di fatto delle concessionarie auto che offrono anche un servizio di noleggio, ha portato a individuare 150 operatori i cui indicatori chiave sono a volte diversi dai grandi noleggiatori.

Per la parte relativa al noleggio a lungo termine ed al *fleet management*, i dati sono stati acquisiti, analizzati, elaborati e commentati da ANIASA. In casi limitati e di minor rilievo, in mancanza di rilevazioni puntuali, sono state effettuate delle stime, sulla base di dati certi.

Per il noleggio a lungo termine, sono stati censiti 35 operatori, di cui 19 associati ad ANIASA (rappresentanti oltre il 95% del mercato).

PRESENTAZIONE 11 ° RAPPORTO ANIASA 2011

È ormai ben noto come l'industria del noleggio veicoli abbia registrato negli ultimi anni un grande sviluppo, passando nel decennio 2000-2010 da un fatturato di 600 milioni a quasi 5 miliardi di euro e da 250.000 a oltre 600.000 veicoli gestiti, diventando un soggetto chiave del mosaico della mobilità, dei trasporti di persone e beni.

Ed anche i vantaggi economici e funzionali della locazione del bene auto sono sempre più percepiti: non solo dalle società multinazionali e dalle grandi imprese, ma anche dalle pmi, dai professionisti, dalle partite IVA, dai cittadini. Inoltre i servizi del noleggio sono diventati un canale di saving anche per la PA.

L'incertezza della congiuntura non facilita previsioni ed ogni comparto è sottoposto a differenti variabili. Il settore del noleggio ha comunque dato prova anche nel 2011 di una grande rapidità di adattamento alle situazioni contingenti, offrendo con efficienza e flessibilità soluzioni di supporto alla mobilità aziendale.

La rete è collaudata, preparata ai cambiamenti e pronta ad anticipare le esigenze della clientela, offrendo i migliori servizi al prezzo più conveniente.

	2011	2010	Var. %
Fatturato (mln €) *	5.030	4.920	+2,2%
Flotta circolante	678.373	662.614	+2,4%
- breve termine: flotta massima	154.213	149.196	+3,4%
- lungo termine: end fleet	524.160	513.418	+2,1%
Immatricolazioni (auto + altro)	302.332	269.324	+12,3
Addetti diretti	7.320	7.094	+3.2%

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

Nel 2011 ricompaiono i segnali positivi su tutti i principali dati di riferimento, situazione che non si verificava dal 2008, anno di massimo sviluppo del settore nel passato decennio. Aumentano infatti fatturato (+2,2%) e flotta circolante (+2,4%).

Probabilmente i dati che meglio rappresentano la valenza e l'andamento del settore in questa lunga fase di congiuntura sono le immatricolazioni e l'aumento dei livelli occupazionali.

In un mercato dell'auto in gravissima crisi (-9% nel 2010, -11% nel 2011 e -21% nel primo trimestre 2012) si evidenzia la funzione anticiclica e di sostegno esplicata dal comparto dell'auto aziendale ed in particolar modo dal noleggio, senza i cui volumi di

immatricolazione (+30% nel 2010 e +12,3% nel 2011) la situazione sarebbe ancora più drammatica.

E nel momento in cui il tasso ufficiale di disoccupazione nazionale rimane fermo all'8,4%, il risultato del noleggio, +3,2%, rappresenta un successo del management che ha saputo cogliere le migliori opportunità e che ha valutato con la massima attenzione il capitale della forza lavoro.

Inoltre, altro aspetto di grande rilievo, il noleggio sta garantendo da anni una incredibile stabilità dei costi, funzionando come "sostegno finanziario" alle aziende, specialmente alle PMI, in crisi di liquidità e con fidi bancari in calo nonché vessate dalla stessa PA con il cronico ed ormai automatico ritardo dei pagamenti.

E se la composita filiera del mercato automobilistico sta cercando, con grande impegno e fatica, di riprendersi e di rinnovarsi generando lavoro, l'inasprimento fiscale senza tregua sulle auto nuove e usate che si registra dall'anno scorso, rischia di compromettere ulteriormente tutte le relative attività, così come la lievitazione continua ed incontrollata dei premi assicurativi per la RC auto con aumenti vicini al 100%.

E', pertanto, necessario ed urgente che sia sviluppata una politica legislativa più moderna ed efficace, che consideri come il comparto nel suo insieme sia un grande supporto allo sviluppo delle scelte imprenditoriali di ogni settore, con grande vantaggio per la competitività dell'intero Sistema Paese.

ASPETTI MACROECONOMICI

Nel 2011 la finanza internazionale ha presentato all'Europa il conto della crisi, ossia delle manovre messe in atto nel 2009 per assorbire gli effetti della recessione, allorché gli Stati sono intervenuti per evitare che il sistema bancario fosse spazzato via e che i cittadini subissero l'impatto della contrazione dei consumi.

L'Europa ha il più avanzato sistema di welfare al mondo, che però è anche il più costoso e funziona bene in presenza di tassi di crescita significativi. Quando l'economia comincia a raffreddarsi, come purtroppo ormai da troppo tempo si sta verificando, quel sistema mostra i suoi limiti, nel senso che porta ai bilanci degli Stati un onere non sopportabile.

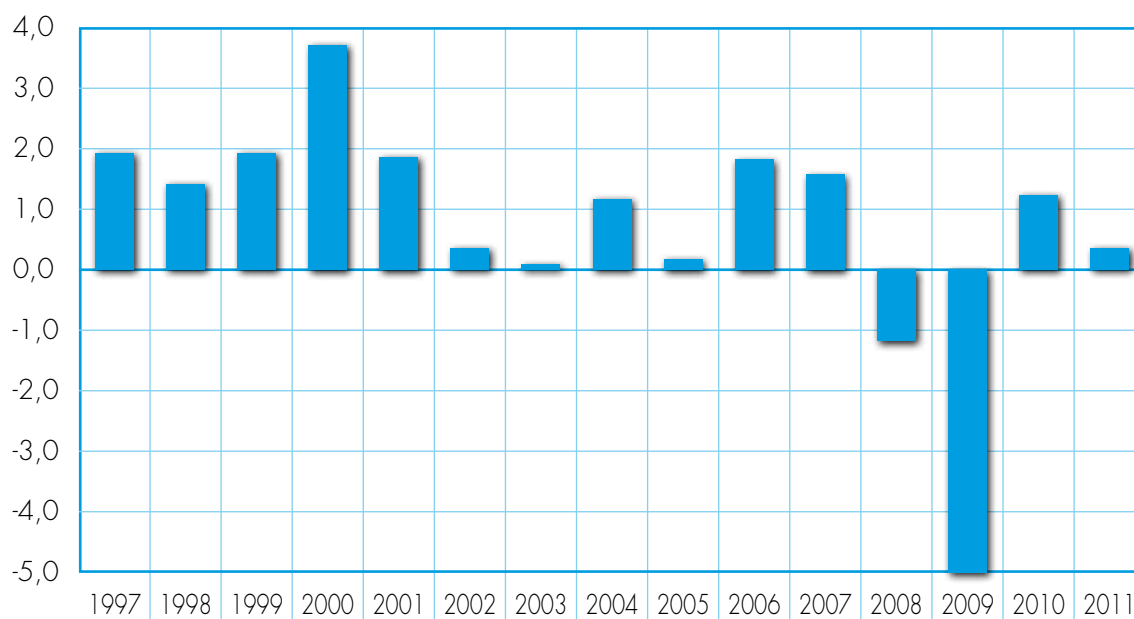
Nulla di nuovo, lo si sapeva già tre anni fa, mentre le azioni venivano intraprese. Alcuni di questi Stati (i PIGS, Portogallo, Irlanda, Grecia e Spagna) erano più in difficoltà di altri, ma poi è emerso che i conti di uno di questi (la Grecia) erano poco attendibili e dunque bisognava intervenire.

I tentennamenti nell'intervento hanno gonfiato il problema e l'hanno anche esportato alle altre economie deboli dell'eurozona, toccando anche il nostro Paese, che è stato bruscamente richiamato all'aggiustamento dei conti pubblici, imponendo misure di aumento della pressione fiscale e – soprattutto – inducendo alla prudenza i consumi, che subito hanno abbandonato il trend di crescita intrapreso nel 2010.

Tabella 1 - Andamento del PIL dei principali paesi. Variazioni %

Paesi	2011 vs 2010
Mondo	+3,8%
Area Euro	+1,5%
Giappone	-1%
Regno Unito	+0,8%
Italia	+0,4%
Stati Uniti	+1,6%
Brasile	+3,4%
Cina	+9,3%
India	+7,6%
Russia	+4,0%

Fonti: Ocse, Eurostat, Banca d'Italia, Istat

Grafico 1 - Andamento del PIL in Italia. Variazioni %


Fonti: Banca d'Italia e Istat

Nell'ultimo trimestre, il PIL ha registrato una contrazione dello 0,7%. La stretta fiscale ha interessato i consumi prima dei patrimoni, con incrementi di prelievo molto consistenti sui trasferimenti di proprietà delle auto e sui carburanti, che hanno fatto lievitare i prezzi finali. Ma pure escludendo queste due voci, tutte le spese legate ai trasporti hanno registrato aumenti più prossimi al 3% che al 2%.

Tabella 2 - PIL e principali componenti economici in Italia. Var. %

	1° trim 11	2° trim 11	3° trim 11	4° trim 11
PIL	0,1	0,3	-0,2	-0,7
Consumi nazionali	0,1	-0,1	-0,3	-0,5
Investimenti fissi lordi	0,0	0,0	-0,1	-0,5
Esportazioni	0,7	0,6	0,9	0,7

Fonte: Istat

Tabella 3 - Variazione % dei prezzi per tipologia di spesa in Italia.

Tipologia di spesa	2011 vs 2010
Prodotti alimentari e bevande analcoliche	+2,4%
Bevande alcoliche e tabacchi	+3,5%
Abbigliamento e calzature	+1,7%
Abitazione, acqua, elettricità e combustibili	+5,1%
Mobili, articoli e servizi per la casa	+1,7%
Servizi sanitari e spese per la salute	+0,5%
Trasporti	+6,2%
Comunicazioni	-1,2%
Ricreazione, spettacoli e cultura	+0,3%
Istruzione	+2,3%
Alberghi, ristoranti e pubblici esercizi	+2,2%
Altri beni e servizi	+3,2%
Indice generale	+2,8%

Fonte: Istat

Tabella 4 - Variazione % dei prezzi della tipologia "Trasporti" in Italia

Tipologie di spesa della categoria "Trasporti"	2011 vs 2010
Acquisto automobile	+2,4%
Trasferimento proprietà	+12,6%
Pneumatici	+2,9%
Ricambi e accessori	+2,8%
Benzina	+13,8%
Altri carburanti	+15,2%
Lubrificanti	+3%
Riparazioni mezzi di trasporto	+1,7%
Manutenzioni mezzi di trasporto	+2,7%

Fonte: Istat

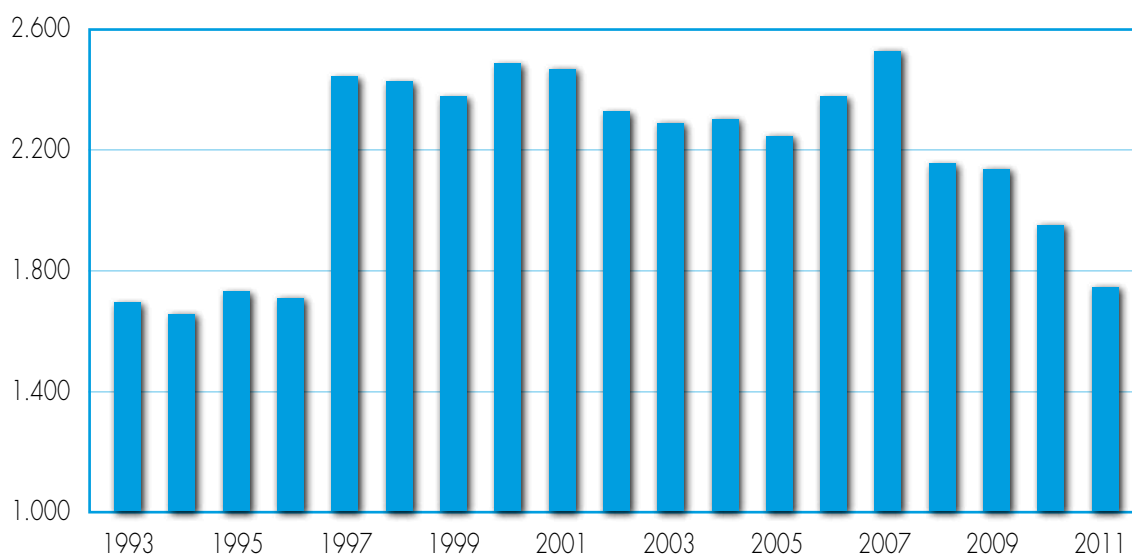
Tabella 5 - Occupazione in Italia

Dati x 1000	2011	2010	Variazione
Forza lavoro	25.075	24.975	+0,4%
Occupati	22.967	22.872	+0,4%
Persone in cerca di occupazione	2.108	2.102	+0,3%
Tasso di disoccupazione	8,4%	8,4%	-

Fonte: Istat

Il mercato delle auto nuove ha risentito notevolmente di questa congiuntura, con una contrazione della spesa pari all'8%, meno grave del calo dei volumi (-11%) solo grazie al fatto che le aziende hanno incrementato gli acquisti, compensando in parte il calo dei privati, che notoriamente si orientano in media su modelli meno costosi.

Ma non è solo congiuntura. Le auto stanno registrando un allungamento del ciclo di sostituzione, partito già alcuni anni fa proprio nelle flotte, reso possibile dalla migliore qualità, intrinseca e percepita, delle vetture prodotte nel nuovo millennio.

Grafico 2 - Andamento delle immatricolazioni autovetture in Italia


Fonte: Unrae

Tabella 6 - Immatricolazioni autovetture per alimentazione %

	2011	2010
Diesel	51,98%	49,87%
Benzina	39,30%	41,00%
GPL	5,21%	6,75%
Metano	3,21%	2,12%
Ibride	0,29%	0,25%
Elettrica e etanolo	0,02%	0,02%
Totale	100%	100%

Fonte: Unrae

Tabella 7 - Immatricolazioni autovetture per segmento. Dati percentuali

Totale autovetture e fuoristrada	2007	2008	2009	2010	2011
City car (A)	17,4	20,6	23,0	20,2	16,9
Utilitarie (B)	40,5	37,3	40,7	41,4	41,7
Medie (C-D)	38,1	38,5	33,8	35,7	38,6
Grandi (E-F)	4,0	3,6	2,5	2,7	2,9

Fonte: Unrae

Tabella 8 - Il mercato auto a valore. 2011

	Totale	Var. %	Privati	Società	Noleggio
Volume	1.757.649	-11%	1.165.951	312.626	279.072
Valore (€ x 000)	37.018.789	-9%	22.659.340	7.859.580	6.499.869
Valore medio unitario a listino (€)	21.062	2%	19.434	25.141	23.291
Sconto canale e sconto (€ x 000)	6.339.756	-3%	3.398.901	1.445.885	1.494.970
Valore netto sconti e incentivi (€ x 000)	30.679.033	-8%	19.260.439	6.413.695	5.004.899
Valore medio unitario € netto sconti e incentivi	17.455	3%	16.519	20.516	17.934

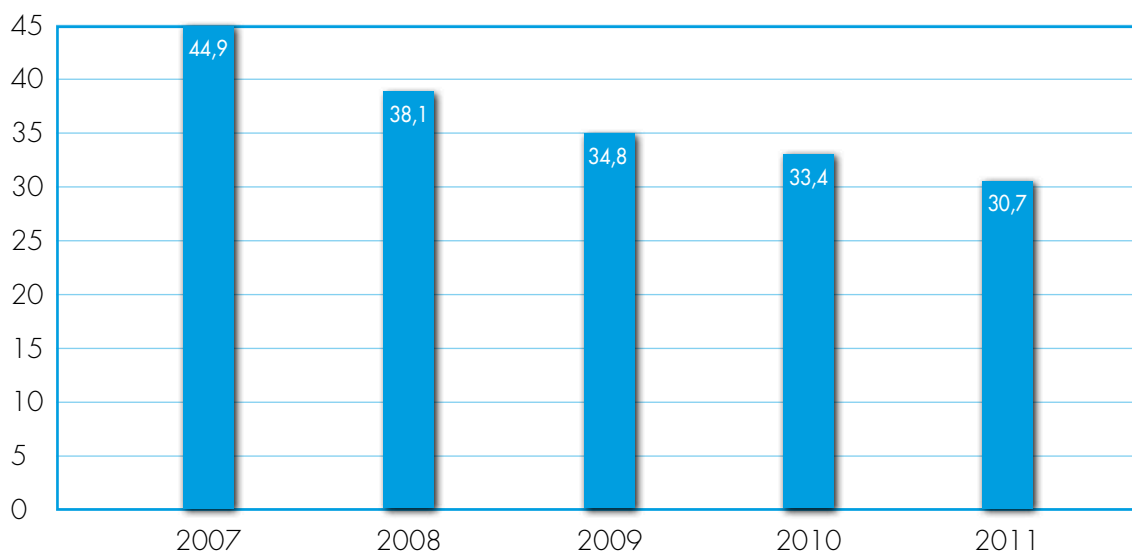
Fonte: Fleet&Mobility

Nel corso del 2011 le auto usate vendute dalle imprese di noleggio hanno evidenziato un'anzianità superiore rispetto anche a pochi anni fa. Il lungo termine ha messo in vendita una notevole percentuale di auto con più di 48 mesi, che dunque sono state oggetto di noleggio per 48 o più mesi.

Ma anche il rent-a-car ha venduto molte auto con oltre 12 mesi di anzianità, probabilmente quelle che costituiscono lo "zoccolo duro" della flotta quando questa viene ridimensionata dopo il picco di domanda estiva.

Per quanto riguarda le immatricolazioni del noleggio, l'incremento è stato determinato tutto dal lungo termine e concentrato nella prima parte dell'anno, mentre la seconda metà è stata pressoché in linea col 2010.

Grafico 3 - Mercato auto nuove 2010. Valore al netto di sconti e incentivi. Dati in miliardi di euro



Fonte: Fleet&Mobility

I modelli che hanno trainato gli acquisti nel 2011 sono stati soprattutto i classici del Gruppo Fiat, con Punto in testa, seguita da Panda e 500. In termini di valore economico, il noleggio complessivamente ha incrementato la spesa per autovetture di circa l'8%, superando i 5 miliardi di euro.

Il doppio andamento dell'anno, prima buono e poi in flessione, ha comportato che almeno la stagione turistica ha registrato un andamento positivo, con un incremento del 7% del traffico passeggeri negli aeroporti. L'analisi dei viaggi mostra una fotografia interessante per quanto riguarda la loro organizzazione: ormai solo una minoranza transita per le agenzie, visto che la maggior parte preferisce organizzare il viaggio direttamente, di persona, spesso sul web, e un'altra percentuale molto alta addirittura

sceglie di non prenotare, confidando nella propria capacità di muoversi sul posto, riuscendo a cogliere le migliori opportunità. È il segno di un turismo molto maturo e consapevole, ma anche di una connettività alla rete che rende possibile in tempo reale prenotare i servizi necessari, senza anticipo.

Tabella 9 - Numero dei passeggeri per aeroporto. 2011

Aeroporto	2011	var. 2011 vs 2010	quota 2011
Roma Fiumicino	37.404.513	4%	25,3%
Milano Malpensa	19.087.098	2%	12,9%
Milano Linate	9.061.749	9%	6,1%
Venezia	8.553.639	25%	5,8%
Bergamo	8.410.684	10%	5,7%
Catania	6.771.238	7%	4,6%
Bologna	5.814.702	7%	3,9%
Napoli	5.728.402	3%	3,9%
Palermo	4.965.162	14%	3,4%
Roma Ciampino	4.741.287	5%	3,2%
Pisa	4.509.561	11%	3,1%
Bari	3.709.542	10%	2,5%
Torino	3.700.108	4%	2,5%
Cagliari	3.681.944	8%	2,5%
Verona	3.349.186	12%	2,3%
Lamezia Terme	2.293.642	20%	1,6%
Brindisi	2.049.350	28%	1,4%
Firenze	1.893.148	10%	1,3%
Olbia	1.825.580	15%	1,2%
Alghero	1.511.167	9%	1,0%
Trapani	1.468.796	-13%	1,0%
Genova	1.393.871	10%	0,9%
Treviso	1.074.557	-50%	0,7%
Rimini	913.180	69%	0,6%
Trieste	854.294	18%	0,6%
Totale	147.705.464	7%	100,0%

Fonte: Assoaeroporti

Tabella 10 - Viaggi per tipologia. Valori percentuali

	2011	2010
Viaggi per vacanza	87	87
Viaggi per lavoro	13	13
Totale viaggi	100	100

Fonte: Istat (viaggi con almeno un pernottamento)

Tabella 11 - Durata media viaggi per tipologia (numero di giorni)

	2011	2010
Viaggi per vacanza	6,8	6,7
Viaggi per lavoro	3,4	3,3
Totale viaggi	6,4	6,3

Fonte: Istat (viaggi con almeno un pernottamento)

Tabella 12 - Organizzazione del viaggio (dati percentuali)

	Viaggi per vacanza	Viaggi per lavoro	Totale viaggi
Prenotazione diretta	50	54	50,5
- di cui tramite internet	34,3	33,3	34,2
Prenotazione presso agenzia	7,9	21,3	9,7
Nessuna prenotazione	41,3	21,7	38,7
Non sa - Non risponde	0,8	3,0	1,1
Totale	100	100	100

Fonte: Istat (viaggi con almeno un pernottamento)

Tabella 13 - Viaggi per tipologia e destinazione (dati percentuali)

	Viaggi per vacanza	Viaggi per lavoro	Totale viaggi
ITALIA	82,4	77,1	81,7
- Nord	39,2	30,9	38,1
- Centro	20,2	27,2	21,2
- Sud	23,0	19,0	22,4
ESTERO	17,6	22,9	18,3
- Paesi Unione Europea	12,6	14,8	12,9
- Altri Paesi Europei	2,4	2,4	2,4
- Resto del Mondo	2,6	5,7	3,0
Totale	100	100	100

Fonte: Istat (viaggi con almeno un pernottamento)



CAPITOLO 1

IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL 2011

INDICATORI CHIAVE

Flessibilità tempestiva. È questa la sintesi estrema del rent-a-car nel 2011, un anno iniziato con la prosecuzione del trend positivo già registrato nel 2010 e concluso con l'avvio di una fase di domanda debole, allineata a un 2012 che già si è manifestato meno facile e forse meno brillante.

Ancora una volta l'autonoleggio a breve si conferma una perfetta cartina di tornasole dell'andamento generale dell'economia e dei consumi. Non per oscure doti premonitrici ma proprio per il suo ruolo, ormai compiutamente incardinato nelle attività produttive e di consumo, e per la capacità dei suoi operatori di sentire l'andamento della domanda e adeguare l'offerta.

Una capacità certamente connaturata ad un business che per sua natura è molto "quotidiano", nel senso di saper rispondere a esigenze di breve durata, spesso intercettate con poco o senza alcun preavviso. Ma anche una capacità affinata nel corso degli ultimi anni, nei quali la domanda è stata costantemente fluida, con variazioni anche significative da un mese all'altro, mentre nuove tecnologie e nuovi vettori di trasporto trasformavano le abitudini di viaggio e di acquisto dell'auto a noleggio.

Il giro d'affari di un miliardo e 126 milioni di euro ha toccato il suo record storico, superando anche il picco pre-crisi del 2008, seppur di poco.

Rispetto a quell'anno di grande splendore, che oggi sembra appartenere a un'altra epoca, anche la composizione del business risulta leggermente modificata, e in meglio. Volumi di poco inferiori a fronte di un prezzo medio superiore di pochi euro testimoniano un fenomeno ben preciso: l'autonoleggio del 2011 ha svolto la sua funzione meglio che mai in passato. Noleggi che sono durati in media 6,4 giorni rispetto ai 6,6 del 2008 indicano una maggior quota di servizi resi alla mobilità quotidiana e settimanale, turistica o d'affari, rispetto a quella di medio periodo derivante dal replacement di vetture per alcuni mesi.

Questo spostamento, unitamente a un utilizzo della flotta più efficiente che mai, stabile da due anni al 72%, è un segno di produttività che indubbiamente dà la cifra di un settore sicuramente in buona salute, pronto ad affrontare anche momenti di domanda meno sostenuta. Il traino della domanda aeroportuale ha consentito di aumentare il fatturato sviluppato da ogni singola auto, anche se poi questo fatturato è aumentato meno del valore delle vetture acquistate. Ma questo indice è dovuto essenzialmente al fenomeno cosiddetto del rent-to-rent: auto non acquistate dai noleggiatori ma prese in noleggio da altri operatori, del lungo termine. Questa pratica si è sviluppata nel 2011 soprattutto per le vetture "di ingresso" (city car), determinando un maggior valore unitario delle auto acquistate.

La flessibilità maturata nel corso degli ultimi anni è stata chiamata nel 2011 alla sfida della tempestività. Come si ricorda, nel breve volgere dell'estate l'economia italiana ed europea hanno subito un brusco rallentamento, sferzata dai mercati finanziari

mondiali che hanno chiesto maggiore affidabilità per i debiti sovrani degli Stati. Questo fenomeno, prima ancora di spiegare i suoi effetti reali (stretta fiscale e diminuzione del reddito disponibile per i consumi), ha provocato una compressione dei consumi voluttuari e dunque degli spostamenti per vacanza e per business, laddove rinunciabili: il rent-a-car ha immediatamente subito questa flessione, senza la quale il 2011 sarebbe stato ancora migliore.

Entrando più a fondo nell'analisi degli indicatori del 2011 bisogna segnalare un altro fenomeno rilevante: molti punti di noleggio che non erano vere e proprie stazioni dedicate, ma solo auto a noleggio disponibili presso strutture che svolgevano (e continuano a svolgere) altre attività, quali officine, garage e altro, sono uscite dal sistema del rent-a-car.

Erano state coinvolte pochi anni prima a seguito dell'entrata nel mercato di un nuovo operatore, il cui modello distributivo era appunto fondato su un ampio network di punti di noleggio che non erano vere e proprie stazioni dedicate e neo-costituite.

Tabella 14 - Indicatori chiave del noleggio a breve termine

	2011	2010	Var. %
Fatturato	1.126.131.890	1.092.329.865	3,1%
Giorni di noleggio	31.116.503	29.999.645	3,7%
Numero di noleggi	4.847.770	4.660.162	4,0%
Durata media per noleggio (gg)	6,4	6,4	-0,3%
Prezzo medio per noleggio (€)	232	234	-0,9%
Prezzo medio per giorno di noleggio (€)	36	36	-0,6%
Utilizzo medio della flotta	72%	72%	1,3%
Flotta media	117.669	114.945	2,4%
Flotta puntuale al 30 agosto	154.213	149.196	3,4%
Immatricolazioni (auto e furgoni) ⁽¹⁾	117.105	125.727	-6,9%
Punti vendita (stazioni di noleggio) ⁽²⁾	1.662	1.734*	-4%
Dipendenti	4.606	4.373	5,3%

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

(2-3) Al fine di rendere il dato del 2011 comparabile con quello del 2010, il totale dei "punti vendita" 2010 non comprende quelli di operatore definitivamente uscito dal settore nel corso del 2010. Tale operatore si avvaleva, in qualità di punti di noleggio, di numerosissimi garage e carrozzerie distribuiti sul territorio nazionale.

La significatività di queste strutture, in termini di volumi erogati, era abbastanza contenuta, come si evince dal rapporto tra il numero dei noleggi e i punti vendita: era in media 2.850 negli anni precedenti ed è ritornato nel 2011 poco sopra 2.900, mentre negli anni in cui è stato utilizzato questo ulteriore canale di distribuzione era sceso a poco più di 1.750 noleggi per punto vendita. Il superamento di questo modello di business non ha avuto un impatto sull'occupazione, che infatti è aumentata di oltre il 5% nel 2011, proprio perché quei punti di noleggio non assorbivano personale, dovendo servire una domanda rarefatta e occasionale. Questo esperimento si fondava su un modello di business nel quale la piattaforma on-line aveva un peso rilevante, gestito da un nuovo operatore.

Una volta superata questa congiuntura difficile, non si può escludere che altri tentativi verranno fatti per aumentare la capillarità della rete di noleggio, eventualmente da parte di uno o più operatori di rilievo nazionale e internazionale, che sapranno coniugare le esigenze della copertura territoriale con le altre componenti critiche del rent-a-car.

Il segmento dei veicoli commerciali ha fatto registrare un buon 2011, sia per l'incremento del giro d'affari, sia per l'ottimizzazione della gestione. Dopo un periodo di contrazione causato dalla difficile congiuntura economica, lo scorso anno il comparto ha approfittato della ripresa della domanda per rinnovare parte della flotta e per ottimizzarne l'utilizzo.

ANALISI DEL FATTURATO

Il noleggio a breve termine ha registrato nel 2011 una crescita del giro d'affari del 3%. Il settore ha raggiunto quota 1.126 milioni di euro. Si tratta di un dato record, che risulta ancora più rilevante se paragonato alla esigua crescita del Pil in Italia, che è stata dello 0,4%.

Il giro d'affari generato dalle stazioni aeroportuali ha trainato l'intera crescita dell'anno, segnando un + 6% a fronte di una tenuta delle attività sviluppate nelle stazioni di città.

L'attività di noleggio derivante dal segmento turismo ha prodotto una crescita del 4%. Tale crescita è dovuta all'incremento del traffico passeggeri nazionali (aumentato del 7%) e anche dell'incoming dei turisti internazionali (+6%).

Il fatturato derivante dalla domanda delle imprese è cresciuto del 3%, dato molto positivo se consideriamo che nel 2010 si era registrata una contrazione del 2%.

Il segmento del replacement ha perso un punto percentuale. Ricordiamo che quest'ultimo è costituito soprattutto dalla domanda dei noleggiatori a lungo termine di sostituzione dei veicoli temporaneamente indisponibili, dati in uso ai propri clienti.

La crescita del fatturato per la rete diretta è stata pari al 3%, a fronte di un +2% della rete indiretta.

Un uso ottimizzato della flotta ha migliorato ancora il fatturato sviluppato da ogni singola auto (sia in proprietà, che acquisita in altra forma), anche se questo fatturato – in rapporto al valore unitario delle auto acquistate – risulta in lieve contrazione; questo sconta in parte il fatto che le auto oggetto di rent-to-rent, ossia non acquistate, sono state particolarmente concentrate nel basso di gamma.

Tale gestione efficiente della flotta ha consentito mediamente agli operatori di intercettare la domanda a prezzi più convenienti: il prezzo medio per giorno è diminuito dell'1%, pur essendo rimaste inalterate le durate medie. Visto che il valore delle auto risulta incrementato del 4% rispetto al 2010, si tratta certamente di un risultato gestionale molto positivo.

Tabella 15 - Distribuzione del fatturato per tipologia di veicolo, operatore e location

	2011	2010	Var. %
Fatturato totale	1.126.131.890	1.092.329.865	3%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- fatturato su vetture	1.060.590.137	1.027.761.855	3%
- fatturato su furgoni	65.541.753	64.568.010	2%
Distribuzione per tipologia di operatore			
- fatturato generato da corporate/agenti	1.042.152.080	1.010.320.035	3%
- fatturato generato da licenziatari/franchisee	83.979.810	82.009.829	2%
Distribuzione per tipologia di location			
- fatturato realizzato presso aeroporti	590.027.878	557.709.193	6%
- fatturato realizzato presso downtown	536.104.012	534.620.673	0%

Tabella 16 - Analisi fatturato per unit e fatturato per unit sul valore unitario delle immatricolazioni

	2011	2010	Var. %
Fatturato/Flotta media	9.570	9.503	1%
Fatturato x unit /Valore unitario immatricolazioni	73%	75%	-3%

Tabella 17 - Distribuzione del fatturato per motivo di noleggio

	2011		2010		Var. %
	€	%	€	%	
Fatturato totale	1.126.131.890	100%	1.092.329.865	100%	3%
- di cui generato per leisure	621.793.619	55%	598.270.164	55%	4%
- di cui generato per business	373.007.037	33%	361.038.944	33%	3%
- di cui generato per replacement	131.331.233	12%	133.020.757	12%	-1%

ANALISI DEI VOLUMI

I giorni di noleggio sono aumentati nel 2011 del 4%. La stessa percentuale di crescita è stata registrata dal numero dei noleggi. La durata media dei noleggi non è variata, attestandosi a 6,4 giorni.

La differenza tra la crescita dei volumi +4% e la crescita del fatturato +3% è da rintracciare nella diminuzione di un punto percentuale dei prezzi medi. Infatti il cliente per noleggiare un'auto nel 2011 ha speso mediamente 36 euro al giorno, per tenerla 6,4 giorni (durata media) 232 euro contro i 234 del 2010.

Gli indicatori dei volumi, segmentati per tipologia di location, evidenziano un andamento della domanda abbastanza diverso tra i clienti che noleggiavano in città e clienti che invece arrivavano in aeroporto.

Nelle città si è noleggiato leggermente di più rispetto al 2010 e con durate più lunghe. Analizzando i numeri, i noleggi sono aumentati di un punto percentuale, la durata media è aumentata del 3%, passando da 7,1 a 7,3 giorni e i giorni di noleggio sono aumentati del 4%.

Nelle location cittadine si è noleggiato a prezzi più bassi rispetto al 2010. Il cliente per noleggiare in città ha speso 33 euro al giorno, contro i 34 del 2010, e per tenere l'auto per 7,3 giorni ha pagato 239 euro contro i 241 del 2010 a fronte di una durata media di 7,1 giorni.

Viceversa, nelle stazioni aeroportuali è accaduto quasi il contrario.

Negli aeroporti si è noleggiato molto di più rispetto al 2010, ma con durate più corte.

Venendo ai numeri, i noleggi sono aumentati di sette punti percentuali, la durata media è scesa del 3%, passando da 5,9 a 5,7 giorni e i giorni di noleggio sono aumentati del 3%.

Nelle location aeroportuali si è noleggiato a prezzi lievemente più alti rispetto al 2010. Il cliente per noleggiare in aeroporto ha speso 40 euro al giorno, contro i 39 del 2010 e per tenere l'auto 5,7 giorni ha pagato 227 euro contro i 228 del 2010 a fronte di una durata media di 5,9 giorni.

Tabella 18 - Distribuzione dei giorni di noleggio per tipologia veicolo e operatore

	2011	2010	Var. %
Giorni di noleggio totali	31.116.503	29.999.645	4%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- giorni di noleggio di vetture	29.601.154	28.521.837	4%
- giorni di noleggio di furgoni	1.515.349	1.477.808	3%
Distribuzione per tipologia di operatore			
- realizzati da corporate/agenti	28.759.552	27.972.616	3%
- realizzati da licenziatari/franchisee	2.356.951	2.027.030	16%
Distribuzione per tipologia di location			
- giorni realizzati presso aeroporti	14.791.869	14.308.285	3%
- giorni realizzati presso downtown	16.324.636	15.691.361	4%

Tabella 19 - Distribuzione del numero dei noleggi per tipologia veicolo, operatore e location

	2011	2010	Var. %
Numero dei noleggi totali	4.847.770	4.660.162	4%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- noleggi di vetture	4.543.890	4.345.943	5%
- noleggi di furgoni	303.879	314.219	-3%
Distribuzione per tipologia di operatore			
- noleggi realizzati da corporate/agenti	4.467.330	4.346.380	3%
- noleggi realizzati da licenziatari/franchisee	380.440	313.782	21%
Distribuzione per tipologia di location			
- noleggi realizzati presso aeroporti	2.604.272	2.441.172	7%
- noleggi realizzati presso downtown	2.243.498	2.218.990	1%

Tabella 20 - Durata media (in giorni) per noleggio per tipologia veicolo e operatore

	2011	2010	Var. %
Durata media per noleggio	6,4	6,4	0%
Durata media per tipologia veicolo			
- di cui durata media per noleggio di vetture	6,5	6,6	-1%
- di cui durata media per noleggio di furgoni	5,0	4,7	6%
Durata media per tipologia di operatore			
- di cui durata media di corporate/agenti	6,4	6,4	0%
- di cui durata media di licenziatari/franchisee	6,2	6,5	-4%
Durata media per tipologia di operatore			
- di cui durata media per noleggio presso aeroporti	5,7	5,9	-3%
- di cui durata media per noleggio presso downtown	7,3	7,1	3%

IL CLIENTE

L'identikit del cliente medio del 2011 mostra sostanzialmente gli stessi tratti di quello del 2010.

A noleggiare sono soprattutto i maschi, di nazionalità italiana e di età compresa tra i 36 e i 55 anni.

La componente maschile rappresenta l'87% dei noleggi, quella femminile il 13%.

La fascia dei giovani, che comprende le persone tra i 18 e i 35 anni, mantiene lo stesso peso del 2010, il 26%, mentre cresce di un punto di quota percentuale la fascia intermedia, persone comprese tra i 36 e i 55, che detiene il 58% dei noleggi. La fascia dei clienti più maturi ha un peso percentuale del 16%.

Segmentando i noleggi per nazionalità, emerge che il peso di quelli realizzati dai clienti italiani è calato di due punti (61%), quello dei clienti europei è aumentato di due (27%), mentre è rimasto stabile il peso dei noleggi realizzati dai clienti extraeuropei (12%).

Si noleggia soprattutto per turismo (54%), a seguire per necessità lavorative (37%), e infine per sostituire l'auto temporaneamente indisponibile (9%).

Tabella 21 - Distribuzione del numero dei noleggi per sesso, età, nazionalità, motivo di utilizzo

	2011	2010
Distribuzione per sesso		
- noleggi a clienti maschi	87%	88%
- noleggi a clienti femmine	13%	12%
Distribuzione per età		
- noleggi a clienti con età da 18 a 35 anni	26%	26%
- noleggi a clienti con età da 36 a 55 anni	58%	57%
- noleggi a clienti con età oltre i 55 anni	16%	17%
Distribuzione per nazionalità		
- noleggi a clienti di nazionalità italiana	61%	63%
- noleggi a clienti di nazionalità europea	27%	25%
- noleggi a clienti di nazionalità americana	4%	4%
- noleggi a clienti di altra nazionalità	8%	8%
Distribuzione per motivi di utilizzo		
- noleggi per leisure	54%	53%
- noleggi per business	37%	36%
- noleggi per replacement	9%	11%

ANALISI DELLA FLOTTA

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

Nel business del noleggio a breve termine è di fondamentale importanza prevedere correttamente i volumi futuri (numeri e giorni di noleggio) e adeguare conseguentemente il numero delle auto che dovranno essere disponibili presso i punti di noleggio per far fronte alle richieste della domanda. Una previsione errata di maggiori volumi comporta una dotazione eccessiva di flotta, che si esaurisce in costi di gestione aggiuntivi e in una competizione sui prezzi fra gli operatori. Una previsione errata di minori volumi comporta un mancato fatturato derivante dalla impossibilità di rispondere alle richieste della domanda.

Nel 2011 gli operatori, in previsione di un aumento della domanda rispetto al 2010, si sono attrezzati incrementando il numero dei veicoli a disposizione. Questo fenomeno

non si riscontra guardando solo alle immatricolazioni (che risultano in calo del 7%), in quanto gli operatori hanno fatto ricorso ad altre forme di acquisizione dei veicoli diverse dalla proprietà (come il noleggio al lungo termine di veicoli) per poi noleggiare gli stessi a breve termine ai clienti (il rent to rent). Questo fenomeno è cresciuto nel 2011 di quasi il 30%.

Mentre le immatricolazioni delle vetture sono calate del 7%, quelle dei furgoni sono salite di 5 punti percentuali. Il valore totale delle immatricolazioni è sceso di tre punti percentuali. Questo è stato determinato dalla combinazione della contrazione del numero dei veicoli acquistati (-7%) e dall'incremento del prezzo medio per veicolo (+4%).

Nel 2011 le società di noleggio a breve termine hanno ceduto quasi 126.000 veicoli usati, di cui il 60% alle case automobilistiche (attraverso contratti di buy back).

Il tempo di permanenza in flotta per le vetture è stato di 9,9 mesi, mentre nel 2010 era stato di 10,2. Al contrario i furgoni nel 2011 sono stati sostituiti mediamente dopo 17 mesi, contro i 16,1 mesi del 2010.

La combinazione di questi fenomeni – immatricolazioni, acquisizioni, cessione di usato e tempo di permanenza in flotta – ha generato una flotta media di quasi 118.000 veicoli con un incremento del 2% rispetto al 2010. Ma mentre la flotta media di vetture è salita del 3%, quella dei furgoni è calata di 2 punti percentuali.

La flotta degli operatori del noleggio è equamente distribuita tra il segmento A (23%), il segmento B (28%) e il segmento C (26%). Le auto di categoria superiore e quelle alto di gamma, segmenti D, E e F, pesano complessivamente il 23%.

La flotta puntuale è il numero dei veicoli disponibili per il noleggio ad una certa data. Tale indicatore viene misurato ad agosto perché si presume che in quel mese si registri il picco massimo di veicoli per effetto della domanda turistica che si concentra maggiormente nei mesi estivi.

La flotta puntuale al 30 agosto del 2011 contava oltre 154.000 veicoli, registrando una crescita del 3% rispetto alla stessa misurazione dell'anno precedente. Quella delle vetture è stata pari a oltre 146.000 unità, con una crescita percentuale del 3%, mentre quella dei furgoni era quasi di 6.600 unità con una crescita del 7%.

Il rapporto tra la flotta media e la flotta di agosto è utile per quantificare l'impatto della stagionalità sulla dotazione dei veicoli. Tale rapporto è per le vetture pari al 133%: per servire la domanda ad agosto ci vuole il 33% di auto in più rispetto alla media dell'anno.

Al contrario il business dei furgoni non è stagionale, perché i bisogni che intercetta generano domanda che si distribuisce uniformemente durante l'anno. Infatti la flotta di agosto è identica alla flotta media annuale.

Tabella 22 - Distribuzione della flotta media per tipologia di veicolo e operatore

	2011	2010	Var. %
Flotta media	117.669	114.945	2%
Distribuzione della flotta media per tipologia veicolo			
- di cui vetture	111.088	108.247	3%
- di cui furgoni	6.581	6.698	-2%
Distribuzione della flotta media per tipologia di operatore			
- di cui di corporate/agenti	107.832	106.622	1%
- di cui di licenziatari/franchisee	9.837	8.323	18%

Tabella 23 - Distribuzione della flotta media per segmento

	2011
- di cui segmento A – piccole	23%
- di cui segmento B – utilitarie	28%
- di cui segmento C – medie	26%
- di cui segmento D – medie-superiori	16%
- di cui segmento E – superiori	5%
- di cui segmento F – alto di gamma	2%

Tabella 24 - Permanenza media dei veicoli in flotta (mesi)

Mesi	2011	2010
Permanenza di vetture in flotta	10	10
Permanenza di furgoni in flotta	17	16

Tabella 25 - Distribuzione della flotta puntuale per tipologia di veicolo e operatore

	2011	2010	Var. %
Flotta puntuale al 30 agosto	154.213	149.196	3%
Distribuzione della flotta puntuale per tipologia veicolo			
- flotta puntuale vetture	147.627	143.045	3%
- flotta puntuale furgoni	6.586	6.151	7%
Distribuzione della flotta puntuale per tipologia di operatore			
- flotta puntuale di corporate/agenti	143.340	140.761	2%
- flotta puntuale di licenziatari/franchisee	10.873	8.435	29%

UTILIZZO DELLA FLOTTA

Gli operatori hanno risposto all'incremento di domanda del 2011 (che chiedeva il 3,7% di giorni di noleggio in più rispetto all'anno precedente) aumentando la flotta media del 2,4% e migliorandone l'utilizzo dell'1,3%.

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

Nel 2011 è stato pari al 72,4%. Questo vuol dire che il singolo veicolo, per 100 giorni di permanenza in flotta, è stato noleggiato per 72,4 giorni. Su base annua possiamo concludere che ogni veicolo sia stato noleggiato per 264 giorni, generando un fatturato pari a 9.570 euro, in aumento dell'1% rispetto al 2010.

Nel dettaglio, l'utilizzo delle auto è stato del 73%, in crescita di un punto percentuale, mentre quello dei furgoni del 63%, in crescita di 4 punti percentuali rispetto al 2010.

La rete diretta, dal punto di vista dell'utilizzo, riesce a fare meglio rispetto a quella indiretta. La prima infatti raggiunge il 73% di utilizzo, in crescita del 2% rispetto al 2010. La seconda è riuscita a utilizzare i veicoli 241 giorni nel corso dell'anno (66%).

Questo dipende sia dalle competenze operative e logistiche che sono più accentuate nella rete diretta, sia dalla tipologia di location in cui opera maggiormente la rete di proprietà: gli aeroporti. Presso le location aeroportuali, infatti, c'è un flusso continuo di turisti che noleggia le auto. Presso gli uffici cittadini, al contrario, la domanda servita non genera un ricorso costante ai noleggi, penalizzando la percentuale di utilizzo.

Tabella 26 - Utilizzo medio della flotta per tipologia di veicolo e operatore (percentuali di utilizzo)

	2011	2010	Var. %
Flotta puntuale al 30 agosto	154.213	149.196	3%
Distribuzione della flotta puntuale per tipologia veicolo			
- flotta puntuale vetture	147.627	143.045	3%
- flotta puntuale furgoni	6.586	6.151	7%
Distribuzione della flotta puntuale per tipologia di operatore			
- flotta puntuale di corporate/agenti	143.340	140.761	2%
- flotta puntuale di licenziatari/franchisee	10.873	8.435	29%

IMMATRICOLAZIONI

Tabella 27 - Numero e valore delle immatricolazioni per tipologia di veicolo

	2011	2010	Var. %
Immatricolazioni	117.105	125.727	-7%
- di cui vetture	112.331	121.102	-7%
- di cui furgoni	4.842	4.625	5%
Valore delle immatricolazioni (euro)	1.545.720.718	1.600.923.255	-3%
- di cui vetture	1.463.588.597	1.523.257.411	-4%
- di cui furgoni	85.761.640	77.665.844	10%
Valore medio delle immatricolazioni	13.199	12.733	4%
- di cui vetture	13.029	12.578	4%
- di cui furgoni	17.713	16.793	5%

PUNTI VENDITA

Tabella 28 - Punti vendita

	2011	2010	Var. %
Punti vendita	1.662	2.582	-36%

Le stazioni di noleggio nel 2011 sono in contrazione rispetto al 2010.

A proposito dei punti vendita bisogna segnalare che, al fine di rendere il dato del 2011 comparabile con quello del 2010, abbiamo sottratto ai "punti vendita" del 2010 quelli di un operatore che è definitivamente uscito dal settore nel corso del 2010.

Questo operatore adottava un modello distributivo fondato su un ampio network di punti di noleggio che non erano vere e proprie stazioni. Si trattava di carrozzerie e garage che si occupavano in maniera molto limitata dell'attività di noleggio, che per queste rappresentava un'attività aggiuntiva, non core. Come già accennato, il superamento di questo modello di business non ha avuto impatto sull'occupazione.

La distribuzione dei punti vendita per tipologia di location è leggermente cambiata rispetto al 2010: l'87% si trova presso i centri urbani, il 13% presso le location aeroportuali.

E' leggermente cambiata anche la distribuzione dei punti vendita per tipologia di operatore: nel 2011 il 42% delle stazioni è della rete diretta, il 58% appartiene alla rete indiretta.

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

	2011	2010
Distribuzione dei punti vendita per tipologia operatore		
- di cui della rete diretta	58%	59%
- di cui della rete indiretta ⁽¹⁾	42%	41%
Distribuzione dei punti vendita per tipologia location		
- di cui presso aeroporti	13%	12%
- di cui presso downtown	87%	88%

(1) Al fine di rendere il dato del 2011 comparabile con quello del 2010 abbiamo sottratto ai "punti vendita" del 2010 quelli di un operatore che è definitivamente uscito dal settore nel corso del 2010. Questo operatore si avvaleva, in qualità di punti di noleggio, di numerosissimi garage e carrozzerie distribuiti sul territorio nazionale.

FURTI E APPROPRIAZIONI INDEBITE

Il fenomeno dei furti è in crescita. Nel 2011 sono stati pari a 1.416, registrando un incremento di 9 punti percentuali rispetto all'anno precedente.

Dato che la flotta media è cresciuta del 2%, il rapporto furti/flotta media è cresciuto del 7%.

In realtà, 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. Il rapporto tra furti e giorni di noleggio è cresciuto del 5%. Utilizzando questo indice come riferimento, il fenomeno dei furti risulta ridimensionato di circa 2 punti (dal 7% al 5%).

I furti hanno generato un danno agli operatori pari a 10,5 milioni di euro, registrando una diminuzione percentuale del 3%.

L'apparente contrasto tra la crescita dei furti e la diminuzione del valore del danno, reso ancor più eclatante dall'aumento del valore medio delle auto immatricolate, deve essere valutato alla luce delle varie forme di acquisizione dei veicoli.

Il furto di un veicolo di proprietà del noleggiatore comporta un danno pari al valore contabile, al netto degli ammortamenti. Viceversa, quando il veicolo rubato non è tra quelli acquistati, ma è stato a sua volta preso in noleggio, il danno può avere un impatto contabile diverso. Nel 2011, abbiamo già rilevato come queste acquisizioni siano state incrementate.

I furti hanno inciso sul fatturato per una percentuale pari allo 0,93%, -6% rispetto al 2010.

Le appropriazioni indebite nel 2011 sono state 304. Il rapporto appropriazioni indebite su flotta media è calato del 18%.

In realtà il numero delle appropriazioni indebite deve essere messo in relazione con il numero dei noleggi, perché tale fenomeno si verifica solo se l'auto viene noleggiata da un cliente. Questo indicatore ha mostrato un calo del 19% rispetto al 2010.

Tabella 30 - Furti e appropriazioni indebite

	2011	2010	var. %
Totale Furti	1.416	1.296	9%
- di cui vetture	1.391	1.269	10%
- di cui furgoni	26	27	-4%
Furti veicoli su flotta media	1,2%	1,1%	7%
Furti vetture su flotta media vetture	1,3%	1,2%	7%
Furti furgoni su flotta media furgoni	0,4%	0,4%	-3%
Furti veicoli su 100.000 giorni di noleggio di veicoli	4,6	4,3	5%
Furti vetture su 100.000 giorni di noleggio di vetture	4,7	4,4	6%
Furti furgoni su 100.000 giorni di noleggio di furgoni	1,7	1,8	-7%
Veicoli recuperati da furti	254	258	-2%
Veicoli rubati e non recuperati	1.163	1.038	12%
Appropriazioni indebite	304	362	-16%
- di cui appropriazioni indebite vetture	281	354	-21%
- di cui appropriazioni indebite furgoni	23	8	189%
Appopr. indebite veicoli su flotta media	0,3%	0,3%	-18%
Appopr. indebite vetture su flotta media vetture	0,3%	0,3%	-23%
Appopr. indebite furgoni su flotta media furgoni	0,4%	0,1%	194%
Appropriazioni indebite veicoli su 100.000 noleggi veicoli	6,3	7,8	-19%
Appropriazioni indebite vetture su 100.000 noleggi vetture	6,2	8,1	-24%
Appropriazioni indebite furgoni su 100.000 noleggi furgoni	7,6	2,5	199%
Veicoli recuperati da appropriazioni indebite	222	207	7%
Veicoli non recuperati da appropriaz.indebite	82	155	-47%
Danno da furti (euro)	10.493.731	10.843.309	-3%
Danno dei furti sul fatturato	0,93%	0,99%	-6%

INDICATORI CHIAVE AEROPORTI E DOWNTOWN

L'andamento del business è completamente diverso tra location aeroportuali e location di città.

Il fatturato presso gli aeroporti è cresciuto del 6%, al contrario si registra stabilità del giro d'affari presso le location cittadine.

Nelle città si è noleggiato leggermente di più rispetto al 2010 (+1%) e con durate più lunghe (+3%). Il cliente di città ha noleggiato l'auto mediamente per 7,3 giorni.

Viceversa negli aeroporti si è noleggiato molto di più rispetto al 2010 (+7%), ma con durate più corte (-3%). Il cliente dell'aeroporto ha noleggiato l'auto mediamente per 5,7 giorni.

Il prezzo che il cliente paga per noleggiare in aeroporto è più alto rispetto a quello della location di città: nel 2011 è stato di 40 euro al giorno in aeroporto, contro i 33 euro del downtown.

Le differenze negli indicatori derivano dalle diverse concentrazioni dei segmenti di domanda presso le due tipologie di location: il segmento dei turisti, che è cresciuto del 4%, si concentra soprattutto presso gli aeroporti. Al contrario i segmenti business e replacement, che hanno registrato rispettivamente +3% e -1%, si concentrano soprattutto in città.

Le due location si spartiscono quasi equamente il giro d'affari; ma la singola stazione in aeroporto sviluppa un fatturato medio di circa 2,7 milioni di euro all'anno, quasi 7,5 volte quello generato dal punto vendita in città, che sviluppa mediamente 371.000 euro in dodici mesi.

Tabella 31 - Indicatori chiave per tipologia di location

2011	Aeroporti	Downtown	% APT	% DT
Fatturato	590.027.878	536.104.012	52%	48%
Giorni noleggio	14.791.869	16.324.636	48%	52%
Numeri noleggio	2.604.272	2.243.498	54%	46%
Durata	5,7	7,3		
Prezzo medio per giorno	40	33		
Prezzo medio per noleggio	227	239		

Tabella 32 - Indicatori chiave aeroporti e downtown

Aeroporti	2011	2010	var. %
Fatturato	590.027.878	557.709.193	6%
Numero di noleggi	2.604.272	2.441.172	7%
Prezzo medio per noleggio	227	228	-1%
Giorni di noleggio	14.791.869	14.308.285	3%
Prezzo medio per giorno	40	39	2%
Durata noleggio	5,7	5,9	-3%
Downtown	2011	2010	Var. %
Fatturato	536.104.012	534.620.673	0%
Numero di noleggi	2.243.498	2.218.990	1%
Prezzo medio per noleggio	239	241	-1%
Giorni di noleggio	16.324.636	15.691.361	4%
Prezzo medio per giorno	33	34	-4%
Durata noleggio	7,3	7,1	3%
Danno da furti (euro)	10.493.731	10.843.309	-3%
Danno dei furti sul fatturato	0,93%	0,99%	-6%

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

	APT		DOWNTOWN	
	2011	2010	2011	2010
Fatturato	52%	51%	48%	49%
N° noleggi	54%	52%	46%	48%
Giorni di noleggio	48%	48%	52%	52%

INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DI VETTURE E FURGONI

Il giro d'affari delle vetture è stato di 1.061 milioni di euro, in crescita del 3% nel 2011.

Dal lato della domanda il cliente ha noleggiato di più nel 2011 (i noleggi sono aumentati del 5%), ma con durate leggermente più corte (la durata media è scesa di 1 punto). Conseguentemente i giorni di noleggio sono aumentati del 4%.

Dal lato dell'offerta gli operatori, per servire la domanda in aumento, hanno agito sulla flotta media che è aumentata del 3%, e sull'ottimizzazione della stessa (l'utilizzo è passato dal 72% al 73%). Sono calate le immatricolazioni del 7%, ma bilanciate dall'aumento del 30% delle acquisizioni.

E' aumentato il valore medio delle vetture, che è passato da 12.600 a oltre 13.000 €, poiché molte auto non acquistate ma prese in noleggio erano nella fascia bassa (city-car).

Tabella 34 - Indicatori chiave business vetture

	2011	2010	Var. %
Fatturato	1.060.590.137	1.027.761.855	3%
Giorni noleggio	29.601.154	28.521.837	4%
Flotta media	111.088	108.247	3%
Utilizzo	73%	72%	1%
Numero noleggi	4.543.890	4.345.943	5%
Durata	6,5	6,6	-1%
Prezzo medio per giorno	36	36	-1%
Prezzo medio per noleggio	233	236	-1%
Flotta puntuale al 30 agosto	147.627	143.045	3%
Immatricolazioni	112.265	121.102	-7%
Valore medio immatricolazioni	13.029	12.578	4%
Furti	1.391	1.269	10%
Appropriazioni indebite	281	354	-21%

Il giro d'affari dei furgoni è stato di 65,5 milioni di euro, in crescita del 2% nel 2011. Il risultato è molto positivo se consideriamo che le occasioni che generano domanda per questo business hanno avuto nell'anno 2010 un andamento negativo. Infatti il noleggio di furgoni si rivolge alla clientela corporate per esigenze legate alla movimentazione di persone e merci e ai privati per i piccoli trasporti.

Le attività dei privati relative ai piccoli trasporti "domestici" si sono contratte a causa di un atteggiamento generalizzato più tiepido verso i consumi. Un dato per tutti che può essere indicativo è rappresentato dal calo del 2% delle compravendite di immobili (fonte Osservatorio Immobiliare del Ministero dell'Economia e delle Finanze).

Le imprese attive, ossia quelle che generano fatturato, sono diminuite nel 2011, così come è stato negativo anche il saldo delle imprese puramente registrate (ossia la differenza tra le nuove imprese e quelle cessate).

Proprio per queste ragioni, il noleggio a breve dei furgoni non è un'attività stagionale al pari del rent-a-car delle auto, non dovendo rispondere a picchi legati al turismo. Questo si riscontra anche nel rapporto tra la flotta puntuale (che dovrebbe rilevare il picco dell'anno) e la flotta media: per i furgoni il rapporto è pari a 1, mentre per le auto è di oltre 1,3.

Questi fenomeni hanno comportato dunque una oggettiva diminuzione della domanda potenziale, che si è poi tradotta in un numero di noleggi inferiore del 3% a quello del 2010. Però, questi noleggi hanno avuto una durata media superiore (+6%) che ha prodotto un volume di giorni di noleggio superiore a quello dell'anno precedente (+3%).

Dal lato dell'offerta, gli operatori, per far fronte a questo cambiamento della domanda, hanno agito sulla gestione della flotta e sul prodotto stesso; hanno ridotto la flotta media del 2%, puntando ad ottimizzare il tasso di utilizzo, arrivato al 63% (era 60% nel 2010); hanno poi continuato, seguendo un percorso già avviato da alcuni anni, a specializzarsi sempre di più arrivando a coprire esigenze molto particolari dei propri clienti. L'assortimento della flotta nel 2011 comprende veicoli di diverse dimensioni e capacità di carico, dai furgoni funzionali ai piccoli trasporti, fino ai veicoli utili per carichi più impegnativi. Ci sono inoltre veicoli per la movimentazioni di colli con dimensioni e ingombro particolari, con sistemi di ribaltamento per facilitare le operazioni di carico e scarico e furgoni con sponda idraulica. La gamma è completata anche da mezzi speciali per diversi tipi di impieghi professionali, come i furgoni isotermitici e i furgoni refrigerati adibiti al trasporto di merci a temperatura controllata (alimenti, latticini, pasticceria, prodotti ittici, surgelati).

Questa specializzazione del prodotto ha costituito un costo aggiuntivo per gli operatori, visto che il valore medio delle immatricolazioni è aumentato del 5%. Anche il volume assoluto delle immatricolazioni è aumentato del 5%, a conferma della volontà degli operatori di sostituire il parco circolante con mezzi più evoluti, e comunque è un

dato in controtendenza rispetto al mercato complessivo dei veicoli commerciali le cui immatricolazioni nel 2011 hanno registrato una flessione del 6%.

Dall'analisi dei prezzi, potrebbe sembrare che la clientela non abbia ripagato questa migliore qualità dell'offerta, ma in realtà la diminuzione del prezzo medio giornaliero è ascrivibile alla durata media più lunga, che consente appunto di ottimizzare l'utilizzo e i costi di noleggio.

Tabella 35 - Indicatori chiave business furgoni

	2011	2010	Var. %
Fatturato	65.541.753	64.568.010	2%
Giorni noleggio	1.515.349	1.477.808	3%
Flotta media	6.581	6.698	-2%
Utilizzo	63%	60%	4%
Numero noleggi	303.879	314.219	-3%
Durata	5,0	4,7	6%
Prezzo medio per giorno	43	44	-1%
Prezzo medio per noleggio	216	205	5%
Flotta puntuale al 30 agosto	6.586	6.151 *	7%
Immatricolazioni	4.842	4.625	5%
Valore medio immatricolazioni	17.713	16.791	5%
Furti	26	27	-4%
Appropriazioni indebite	23	8	189%

* La flotta puntuale 2010 calcolata al 30 agosto risulta più bassa della flotta media perché per alcuni operatori il 30 agosto non rappresenta il picco massimo della flotta dei furgoni.

Tabella 36 – Immatricolazioni di veicoli commerciali in Italia

	2011	2010	Var. %
1° Trimestre	52.123	62.250	-16,3
2° Trimestre	49.184	42.311	16,2
3° Trimestre	31.116	33.631	-7,5
4° Trimestre	38.211	43.465	-12,1
Totale anno	170.634	181.657	-6,1

Fonte: Centro Studi Unrae

INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DELLA RETE DIRETTA E INDIRETTA

Tabella 37 - Indicatori chiave della rete diretta

	2011	2010	Var. %
Fatturato	1.042.152.080	1.010.320.035	3%
Giorni noleggio	28.759.552	27.972.616	3%
Flotta media	107.832	106.622	1%
Utilizzo	73%	72%	2%
Numeri noleggio	4.467.330	4.346.380	3%
Durata	6,4	6,4	0%
Prezzo medio per giorno	36	36	0%
Prezzo medio per noleggio	233	232	0%
Flotta puntuale al 30 agosto	143.340	140.761	2%

Tabella 38 - Indicatori chiave della rete indiretta

	2011	2010	Var. %
Fatturato	83.979.810	82.009.829	2%
Giorni noleggio	2.356.951	2.027.030	16%
Flotta media	9.837	8.323	18%
Utilizzo	66%	67%	-2%
Numeri noleggio	380.440	313.782	21%
Durata	6,2	6,5	-4%
Prezzo medio per giorno	36	40	-12%
Prezzo medio per noleggio	221	261	-16%
Flotta puntuale al 30 agosto	10.873	8.435	29%

TREND DEL NOLEGGIO A BREVE TERMINE 2002-2011

Il trend del noleggio a breve termine negli ultimi 10 anni mostra risultati molto positivi ed è in crescita.

Sul fronte della domanda, i clienti hanno noleggiato mediamente il 7% in più e hanno diminuito il tempo del noleggio (durata media) che è sceso del 2%, attestandosi su una media di 6,5 giorni. Conseguentemente i giorni di noleggio sono cresciuti del 5%.

Dal lato dell'offerta, gli operatori, per far fronte a questa richiesta crescente hanno investito sulla dotazione della flotta che è cresciuta mediamente del 4% e sull'efficienza operativa e logistica: l'utilizzo è cresciuto dell'1%.

Sono stati notevoli anche gli investimenti sulle strutture distributive – i punti vendita sono cresciuti del 4% – e sulle risorse umane – i dipendenti sono aumentati mediamente del 3%.

Ma per intercettare questa domanda gli operatori hanno anche agito sulla leva prezzo, che mediamente è sceso tra l'1 e il 2% all'anno.

Tabella 39 – Indicatori chiave del noleggio a breve termine. Trend 2002-2011

	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	CAGR
Fatturato (milioni di euro)	1.126	1.092	1.050	1.114	1.073	992	945	806	739	727	5%
Numero dei noleggi	4.847.770	4.660.162	4.523.112	4.855.429	4.747.892	4.293.775	4.065.444	3.035.688	2.828.003	2.614.281	7%
Prezzo medio per noleggio (€)	232	234	232	229	226	231	232	265	261	278	-2%
Durata media per noleggio (gg)	6,4	6,4	6,5	6,6	6,3	6,5	6,5	7,2	7,2	7,4	-2%
Giorni di noleggio	31.116.503	29.999.645	29.399.545	32.125.740	30.046.886	28.056.865	26.463.991	21.943.138	20.346.530	19.253.451	5%
Prezzo medio per giorno noleggio (€)	36	36	36	35	36	35	36	37	36	38	-1%
Utilizzo medio della flotta	72%	72%	70%	68%	70%	68%	68%	68%	66%	66%	1%
Flotta media	117.669	114.945	114.382	129.000	116.998	113.483	106.338	88.371	84.024	79.923	4%
Flotta puntuale*	154.213	149.196	148.342	167.530	152.046	144.858	136.728	110.663	106.112	N.D.	5%
Punti vendita	1.662	1.734	2.652	2.752	1.750	1.589	1.603	1.115	1.143	1.121	4%
Dipendenti	4.606	4.373	4.519	4.912	4.900	5.081	4.945	3.683	3.631	3.401	3%

* calcolata dal 2003 al 2011. Dal 2003 al 2006 è calcolata al 30 settembre, dal 2007 al 2011 è calcolata al 30 agosto



CAPITOLO 2

IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2011

IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2011

Il mercato dell'auto in crisi: vessato e non supportato

La riduzione di volumi del mercato italiano dell'auto è continuata senza soste anche nel 2011, determinando una situazione negativa che ha visto i volumi complessivi di immatricolazioni attestarsi a 1.749.000 unità, con una contrazione del 10,8% sul 2010.

Il dato maggiormente preoccupante sono gli acquisti dei privati, e quindi delle famiglie, che hanno chiuso l'anno con una quota di mercato ai minimi storici: 66,3% del totale, rispetto ad una media del 77,4% degli ultimi 20 anni (1990-2010).

Il contesto automobilistico sta risentendo non solo del forte impatto della, si spera, ultima coda della crisi, ma specialmente delle ulteriori misure introdotte con una serie di manovre finanziarie che proseguono ininterrotte dall'estate 2011. All'aumento della tassazione sull'RC auto, dell'Iva, dell'IPT, all'istituzione del superbollo, si sono aggiunti gli aumenti dei pedaggi autostradali e delle accise sui carburanti, tutti provvedimenti che contribuiscono a ridurre la propensione all'acquisto.

Nel crescendo di tassazioni su tutti i fronti, il 2011 non ha visto alcun intendimento del governo volto a tutelare un settore che genera lavoro, sviluppo e, non ultimo, entrate per le casse erariali, rischiando di ridurre anche quest'ultime nonostante l'inasprimento fiscale.

Anzi si deve purtroppo registrare un congiunto movimento negativo sul mondo dell'auto esercitato da economia, fisco, assicurazioni e carburanti. E la mancanza di un piano strutturale sull'auto mina anche il relativo futuro. Il 2012 si colloca su uno scenario economico-finanziario nazionale ed europeo incerto, con ancora timidi indici del clima di fiducia di consumatori e imprese.

Il noleggio a lungo termine

Il noleggio a lungo termine (insieme al breve termine) si è confermato per tutto il 2011 elemento trainante del mercato, continuando ad esercitare un ruolo sempre più decisivo nel rinnovo del parco auto con positive conseguenze sul fronte ambientale e della sicurezza.

La crisi economica iniziata nel 2008, fonte di crolli di investimenti, di forti contrazioni nelle spese per consumi, di dolorose riorganizzazioni aziendali, ha inciso anche sul parco autoveicoli, che ha fermato la veloce crescita registrata in tutto il decennio precedente.

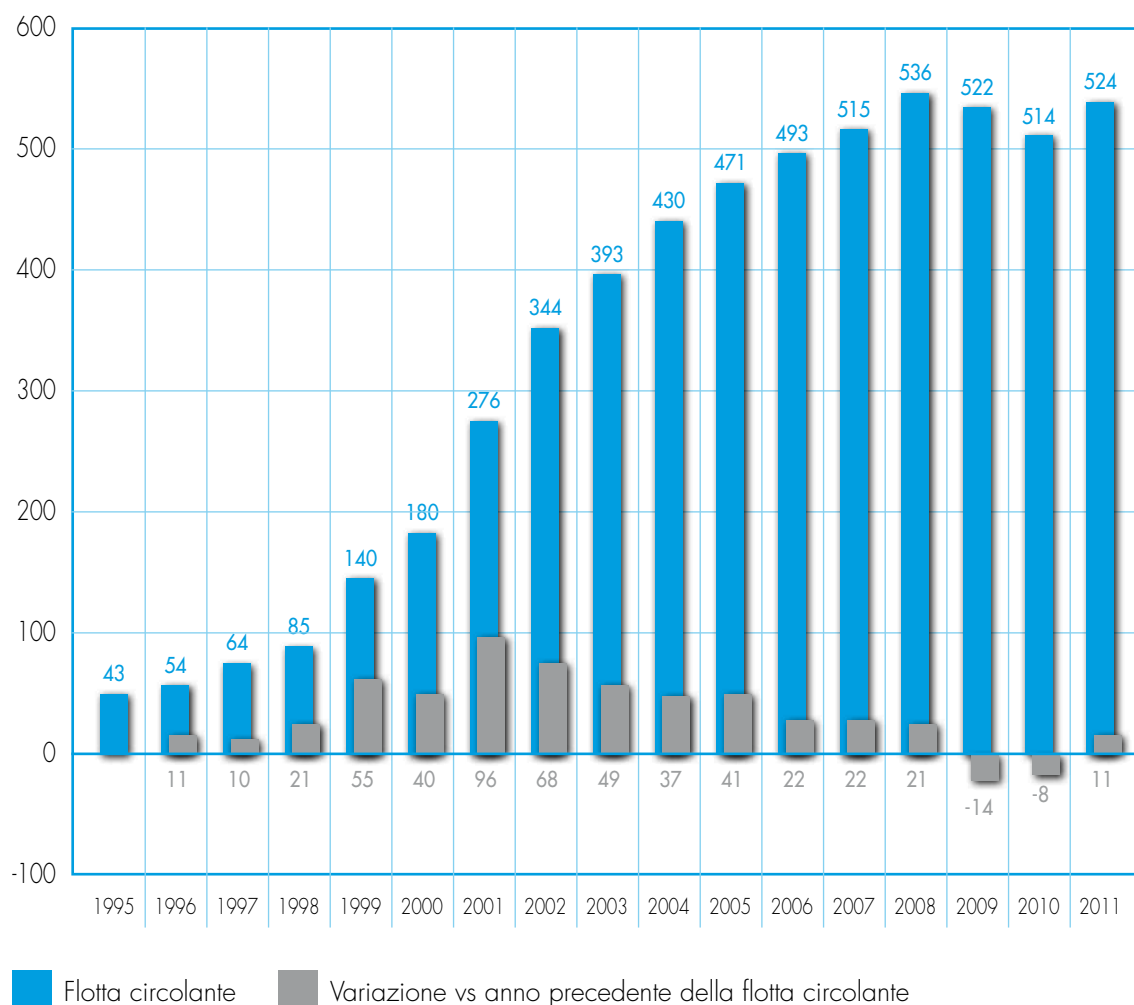
Superato il biennio "grigio" in cui per la prima volta il totale dei veicoli in circolazione a noleggio a lungo termine ha evidenziato saldi negativi (-2,7%, nel 2009 e -1,7%

nel 2010), il 2011 ha visto un netto miglioramento con circa 11.000 unità in più (+2,1%). Il parco risulta quindi caratterizzato dalla forte immissione di nuovi veicoli, grazie alle immatricolazioni arrivate a ben 185.000 unità (+29% sul 2010).

La clientela del noleggio, rimasta fedele a tale modalità di utilizzo dei veicoli con proroghe e aggiornamenti dei contratti, ha ripreso nel 2011 a chiedere mezzi per le proprie esigenze di mobilità. La valenza del noleggio come strumento di contenimento del TCO (Total Cost of Ownership) è stata avvertita anche da aziende pressate dalla crisi finanziaria, che si sono affacciate solo di recente al noleggio.

L'incertezza della congiuntura non facilita previsioni ed ogni comparto è sottoposto a differenti variabili. Il settore del noleggio ha comunque dato sempre prova di una grande rapidità di adattamento alle situazioni contingenti. La rete del noleggio è collaudata, preparata ai cambiamenti e ad anticipare le esigenze della clientela, offrendo i migliori servizi al prezzo più conveniente.

Grafico 4 - Ciclo di vita del Noleggio a Lungo Termine (N° veicoli)



Il ruolo del Rent to Rent

Da qualche anno è cresciuta una particolare categoria di clientela per il noleggio a lungo termine (NLT). Si tratta per lo più di operatori di noleggio a breve termine, a cui si aggiungono, ma in misura minore, Case e Concessionari (anche per vetture dimostrative), soggetti tutti che hanno apprezzato la validità funzionale dello strumento del NLT per la gestione delle loro flotte.

Dall'analisi dei contratti in essere, con distinzione tra quelli di durata più breve e quelli di durata maggiore (Tabella 40), si evidenzia il forte aumento nel corso del 2011 (quasi 100% rispetto al 2010) della richiesta di contratti di durata massima di 12 mesi, tipica della clientela denominata dagli addetti ai lavori *"Rent to Rent"*. Questa suddivisione della flotta circolante consente di evidenziare la situazione sostanzialmente stabile che il mercato delle aziende tradizionalmente clienti ha registrato nel corso del 2010 (+0,3%).

Tabella 40 - Evoluzione Flotta NLT

	2011	2010	% 2011-2010
Totale Flotta NLT	524.160	513.418	2,1%
di cui durata 12 mesi	18.137	9.088	99,6%
di cui durata oltre 12 mesi	506.023	504.330	0,3%

La funzione positiva del noleggio: supporto al credito e supporto all'Erario

Per vocazione i servizi di noleggio veicoli sono generatori di risparmio. E ancora di più in quest'ultimo triennio di profonda crisi, le aziende del settore sono riuscite a contenere i costi complessivi ed a garantire competitività e qualità dei servizi.

Il settore sta pertanto assicurando da anni una incredibile stabilità dei costi, funzionando come *"sostegno finanziario"* alle aziende, specialmente alle PMI, in crisi di liquidità, con fidi bancari in calo e afflitte dall'endemico e strutturato ritardo nei pagamenti della PA.

Seppure sia da ritenere che il continuo inasprimento della pressione fiscale e dei costi assicurativi sull'auto non possa alla lunga non incidere sulle politiche di prezzo, confrontando i vari aumenti di costo di differenti modalità di trasporto e di mobilità, il noleggio continua ad essere ancora economicamente vantaggioso, come avvalorato dall'apprezzamento della clientela, che ha fornito indicazioni positive per tutto il 2011. E se proprio dallo scorso anno si è fatta più manifesta l'azione governativa contro forme di evasione e di elusione fiscale, risulta ancora più forte ed evidente il ruolo rilevante ed unico ricoperto in tale ambito dal noleggio.

Ogni aspetto operativo relativo al noleggio del veicolo è, infatti, strettamente e necessariamente congiunto agli adempimenti stabiliti dalla normativa tributaria. Sotto il profilo amministrativo e contabile, pertanto, il settore è internamente ed esternamente strutturato per una funzione di promozione di completa correttezza fiscale e di contrasto all'evasione.

Occorre tuttavia maggiore attenzione e consapevolezza nell'attività legislativa e non l'approvazione di misure, addirittura di disincentivo, che rischiano di penalizzare chi produce e distribuisce reddito e ricchezza, dà lavoro e contribuisce alle casse erariali.

E' quindi fondamentale che di fronte all'innalzamento della tassazione nazionale e locale ci sia maggiore considerazione da parte delle istituzioni della funzione e dei benefici derivanti dal noleggio per l'intero contesto economico, aziende, PA, collettività.

ANALISI DELLA DOMANDA

Il potenziale mercato del noleggio a lungo termine risulta decisamente ancora non sfruttato. L'analisi della penetrazione del NLT sul parco circolante autovetture (in lieve aumento dopo il calo del 2009) mostra distintamente come gli spazi di crescita siano ancora ampi (Tabella 41).

Aziende, PA e numerose P. IVA continuano ad apprezzare il NLT, affidandosi a specialisti a cui externalizzare la gestione della flotta, consapevoli di razionalizzare costi, tempi e risorse. Forti della valenza di risparmio e della flessibilità contrattuale sempre più omni-comprendensiva ed adeguata alle esigenze, i servizi di noleggio veicoli hanno via via consolidato la loro presenza e il livello di soddisfazione nel tessuto economico.

Tabella 41 – Penetrazione NLT su parco circolante in Italia

	2008	2009	2010	2011*	Cagr 2008/2011
Circolante autovetture totale Italia	36.105.183	36.370.000	36.751.000	37.138.000	0,94%
Autovetture in NLT	411.703	401.036	392.539	402.327	-0,75%
Autovetture in NLT/ circolante autovetture	1,14%	1,10%	1,07%	1,08%	

Fonte: ACI, ricerca anzianità parco veicoli
(*) dato stimato

La presenza del NLT nell'esteso segmento delle piccole/medie imprese è tema di grande rilevanza, accentuato in questa lunga fase di contrazione economica, che contemporaneamente registra accelerazioni e rallentamenti delle dinamiche di rinnovamento.

Le PMI continuano a rappresentare una grande area di interesse per una più ampia diffusione del noleggio. Dopo vari test a livello locale, le aziende di noleggio hanno affinato le offerte di servizi specifici, con una sempre maggiore rispondenza alle esigenze di queste realtà, differenti da quelle delle multinazionali e delle grandi aziende. L'ampliamento delle strutture commerciali e di assistenza che le aziende di NLT hanno messo in atto negli ultimi anni è un importante investimento che contribuirà certamente a diffondere cultura e uso del noleggio nonché a penetrare meglio questo importante segmento.

Dall'analisi della fascia delle aziende clienti (Tabella 42), si nota come quasi il 90% del business sia incentrato su aziende utilizzatrici da 1 a 20 veicoli, indicativo di più fornitori di servizi di NLT nell'ambito della stessa azienda al fine di ottenere migliori condizioni contrattuali.

Tabella 42 - Distribuzione percentuale dei clienti per numero veicoli aziendali

Tipologia di aziende	2011
Aziende con flotta da 1 a 20 veicoli	88,9%
Aziende con flotta oltre 20 veicoli	11,1%
Totale	100%

La domanda della PA

I rapporti contrattuali con la PA, da sempre importanti per la maggior parte delle aziende private, presentano negli ultimi anni aspetti di particolare criticità.

Il ritardo nei pagamenti dovuti dalla Pubblica Amministrazione alle aziende private fornitrici è un fenomeno ampiamente riconosciuto, ma drammaticamente trascurato, nonostante lo Statuto delle imprese preveda di accelerare il saldo ai creditori ed il tema sia oggetto della massima attenzione politica ed istituzionale.

Il pagare il più tardi possibile è diventata, purtroppo, una disdicevole e penalizzante consuetudine, che vede il nostro Paese ancora indietro rispetto ai tempi medi EU, dove Francia, Germania e Gran Bretagna impiegano in media solo 53 giorni per saldare le fatture, mentre in Italia si sale a 186 giorni (senza considerare le punte massime nelle ASL a oltre 500 giorni).

In questo negativo quadro, che complica la gestione finanziaria delle imprese fornitrici, soprattutto in questo periodo di recessione economica, impedendo ai soggetti privati flussi di entrate certe, prevedibili e continue, è comunque particolarmente meritoria l'attività di CONSIP Spa di coordinamento ed ottimizzazione delle Convenzioni riguardanti le flotte delle PA, alla base del progressivo, anche se lieve, sviluppo del noleggio nel segmento pubblico (Tabella 43).

Pressochè stabile è il peso relativo dei clienti della Pubblica Amministrazione (-0,17 pps rispetto al 2009), mentre aumenta il numero medio di veicoli (+5,7%). Nel complesso, considerando i dati relativi alla consistenza del parco veicoli delle PA, ed anche alla luce delle recenti ricerche e valutazioni di Formez Spa il segmento presenta margini di ampia crescita.

Tabella 43 - Focus clienti della Pubblica Amministrazione

	2011	2010	var. 2011-2010
N° clienti P.A./Clienti totali	3,1%	3,3%	-0,17
Flotta circolante della P.A./ Flotta circolante totale	8,7%	8,6%	0,04
Numero veicoli per cliente della P.A.	16,3	15,4	5,7%

Tabella 44 - Marche vetture Pubblica Amministrazione (top 10)

2011 Composizione %			
Fiat	81,5	Opel	1,1
Renault	2,0	Suzuki	0,9
Alfa Romeo	2,0	Volkswagen	0,8
Ford	1,5	Land Rover	0,8
Lancia	1,4	Citroen	0,6

Fonte: Formez Spa

In merito all'annoso problema della consistenza delle cosiddette auto blu, si segnala l'attività del Ministero della Funzione Pubblica con il Censimento 2011 effettuato da Formez spa, indicativa di un più deciso approccio sul tema del contenimento dei costi della PA, specialmente attraverso il noleggio a lungo termine.

Secondo il Formez, il parco auto PA risulta ancora sbilanciato sulle auto di proprietà (79%), seguito dal noleggio senza conducente (19%), mentre leasing e comodato sono all'1%. La maggior parte dei veicoli in proprietà delle PA sono oltretutto obsoleti e produttivi di diseconomia e con considerevole effetto inquinante, considerato che ben 16.000 auto (il 27% del totale) hanno oltre 10 anni ed il 34% ha tra 5 e 10 anni di utilizzo.

Distribuzione e comparazione della domanda

Per quanto riguarda la localizzazione territoriale (Tabelle 45 e 46), si assiste ad un fenomeno già avvertito nel 2010 e direttamente collegato alle trasformazioni determinate dalla crisi. Il Nord, pur continuando a rappresentare la più rilevante concentrazione di flotta circolante e di clienti, risulta in diminuzione in tutti e due i fattori (rispettivamente -7,5% e -9,3%). Le incertezze della fase congiunturale sono di certo alla base di questo fenomeno, in un contesto economico che ha colpito le aziende clienti storicamente più concentrate al Nord che hanno risentito per prime della crisi.

Il centro Italia vede aumentare in modo considerevole l'incidenza sia in termini di flotta che di clientela, in relazione alla forte localizzazione della clientela "Rent to Rent" nonché delle Pubbliche Amministrazioni centrali. Il Sud continua a costituire un'area di mercato con elevato potenziale di crescita, correlato ad un auspicabile processo innovativo da parte delle PMI circa il concetto di utilizzo dell'auto.

Tabella 45 - Distribuzione geografica della flotta circolante e dei clienti

Regione	2011		2010		Var. % 2011/2010	
	% flotta circolante	% clienti	% flotta circolante	% clienti	% flotta circolante	% clienti
NORD	65,3%	61,5%	70,6%	67,8%	-7,5%	-9,3%
CENTRO	27,9%	23,7%	22,9%	19,4%	21,8%	22,2%
SUD	6,8%	14,8%	6,9%	12,8%	-1,2%	15,7%
Totale	100%	100%	100%	100%		

In merito alle motorizzazioni (Tabella 47), le vetture a gasolio continuano ad essere quelle maggiormente preferite nelle scelte della clientela; peraltro nel 2011 come nel 2010 si riscontra un lieve calo rispetto a quelle a benzina, che superano l'11%, dovuto al crescente interesse per le utilitarie. Ancora in riduzione invece le vetture con altre alimentazioni, nella pressoché totale assenza di agevolazioni statali.

Grafico 5 – Suddivisione Flotta circolante 2009-2011

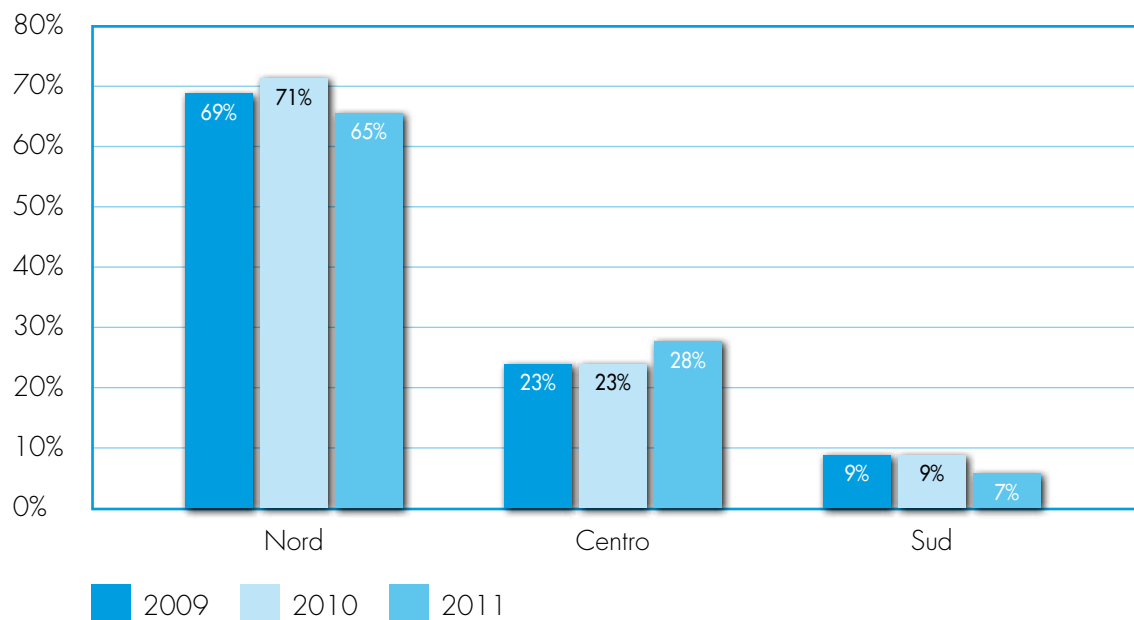


Grafico 6 – Suddivisione Clienti 2009-2011

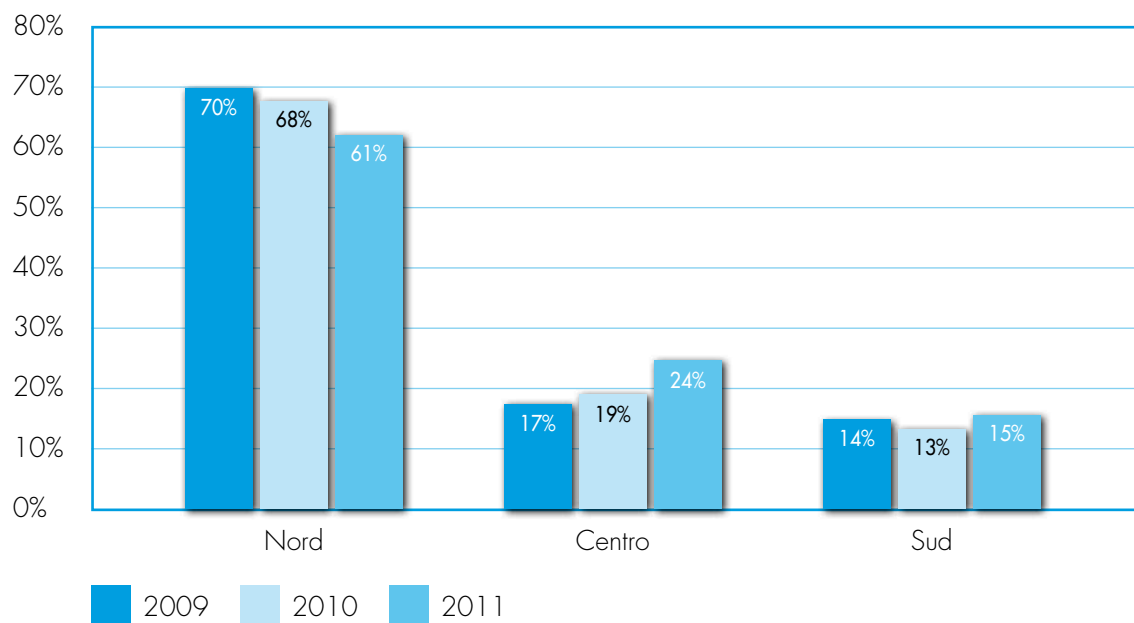


Tabella 46 - Distribuzione geografica della flotta circolante e dei clienti

	2011		2010		Var. % 2011/2010	
Regione	% flotta circolante	% clienti	% flotta circolante	% clienti	% flotta circolante	% clienti
Lombardia	36%	30%	37%	31%	-0,5	-1,7
Lazio	21%	13%	20%	16%	0,9	-2,6
Piemonte	11%	9%	11%	9%	-0,6	-0,5
Emilia Romagna	8%	10%	8%	9%	0,0	0,5
Veneto	6%	8%	6%	7%	0,1	1,1
Toscana	4%	6%	5%	6%	-0,1	0,5
Campania	3%	8%	3%	7%	0,0	1,1
Liguria	2%	2%	2%	2%	0,0	0,2
Sicilia	2%	2%	2%	2%	-0,1	0,3
Trentino AA	1%	1%	1%	2%	0,0	-0,3
Marche	1%	2%	1%	2%	0,1	0,1
Puglia	1%	2%	1%	2%	0,0	0,3
Friuli V. Giulia	1%	1%	1%	1%	0,0	0,0
Umbria	1%	1%	1%	1%	-0,1	0,1
Abruzzo	1%	1%	1%	1%	0,1	0,3
Sardegna	1%	1%	1%	1%	0,0	0,1
Calabria	0%	1%	0%	1%	0,0	0,0
Valle Aosta	0%	0%	0%	0%	0,0	0,0
Basilicata	0%	0%	0%	0%	0,0	0,2
Molise	0%	0%	0%	0%	0,0	0,1
Totale	100%	100%	100%	100%		

Come registrato dalle esperienze in ambito europeo, una maggior diffusione di veicoli ad alimentazione a basso impatto ambientale, è possibile unicamente agendo sulla leva fiscale o con forti contributi all'acquisto. Parallelamente, misure di incentivi e una maggiore considerazione da parte delle Istituzioni Pubbliche (accessi alle ZTL, parcheggi gratuiti, ecc.) potrebbero costituire elementi di "accensione" del mercato dell'auto elettrica. Se nelle occasioni di dibattito i veicoli elettrici sono indicati come soluzione per sostenere lo sviluppo della mobilità ecologica, in particolare in

ambito cittadino, manca ancora una coordinata e concreta azione governativa per promuovere il necessario collegamento tra domanda ed offerta.

A ciò si aggiunga che l'inderogabile necessità di organizzare strutture di rifornimento e di assistenza distribuite nel territorio è sempre oggetto di esame in ambito parlamentare. E' comunque da rilevare che i principali distributori di energia elettrica si stanno attivando e una rete, seppur limitata, sta cominciando a delinearsi. A novembre 2011 risultano infatti installate oltre 500 stazioni di ricarica in luoghi pubblici, sulla base di un sistema condiviso anche con i produttori.

In uno strutturato quadro di promozione dell'alimentazione elettrica, anche nell'ambito di iniziative di car sharing, il noleggio potrebbe rivestire un ruolo estremamente importante, grazie all'esperienza ed al know how gestionale.

E' comunque da rilevare che nel 2011 i veicoli omologati Euro 5 costituiscono ben il 51% della flotta circolante, chiaro segno della vocazione ambientale del noleggio.

I dati del 2011 confermano che il fenomeno del "down-grading" o "down-sizing" (scegliere vetture di fascia più economica e con minori spese di gestione) è ormai

Tabella 47- Distribuzione della flotta auto in NLT per tipologia di alimentazione

Tipologia di alimentazione	2011	2010	Var. % 2011/2010	Var. PPS
Benzina	11,7%	10,4%	13%	+1,34
Gasolio	86,7%	87,8%	-1%	-1,12
GPL	0,5%	1,9%	-11,7%	-0,22
Metano	0,9%			
Ibride	0,1%			
Elettriche	0,0%			
Altro	0,0%			
Totale	100%	100%	0%	

Tabella 48 - Distribuzione dei veicoli in NLT per tipologia di auto

Tipologia	2011	2010	2009
Non Premium	77,6%	77,1%	76,4%
Premium	22,4%	22,9%	23,6%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%

da ritenersi in fase di rallentamento (Tabella 48). Le auto di segmento premium sono arrivate al 22,4% del totale, con una diminuzione di volumi circoscritta a 0,5 pps (-0,7% nel periodo 2009-2010).

Analizzando la composizione della flotta in NLT in base alla marca di auto (Tabella 49), si constata che i marchi nazionali nel loro complesso decrescono ulteriormente: dopo il calo di 2,1 pps del 2010, il 2011 annovera infatti una riduzione di 3,5 pps, determinata probabilmente dalla assenza di nuovi modelli. La prevista immissione in commercio durante il 2012 di modelli con innovative motorizzazioni, restyling, ecc. dovrebbe rivalutarne la presenza sul settore.

I primi 10 marchi rappresentano l'87,6% (87,3 % nel 2010), a conferma di una situazione caratterizzata da un'alta concentrazione; i marchi cosiddetti "minori" crescono tuttavia di un punto percentuale, indicativo di un interesse più ampio della clientela (grafico 7).

Tabella 49 - Quota % dei veicoli in NLT per marca di auto

Marca	2011	2010	Var. %	Var. pps
Fiat	40,4%	42,8%	-6%	-2,38
Audi	8,2%	7,7%	6%	0,47
Volkswagen	8,1%	8,1%	0%	0,03
Ford	6,9%	6,9%	-1%	-0,09
Renault	5,8%	5,4%	7%	0,40
BMW	4,5%	4,5%	0%	-0,01
Opel	4,3%	3,4%	24%	0,84
Citroën	3,5%	3,5%	0%	0,01
Lancia	3,1%	3,0%	3%	0,10
Peugeot	2,8%	2,0%	41%	0,80
Alfa Romeo	2,8%	4,0%	-32%	-1,28
Mercedes	2,5%	2,4%	1%	0,03
Volvo	1,2%	1,0%	12%	0,12
Altre marche	6,2%	5,2%	19%	1,00
Totale	100%	100%		

Grafico 7 – Quota mercato per marca 2009-2011

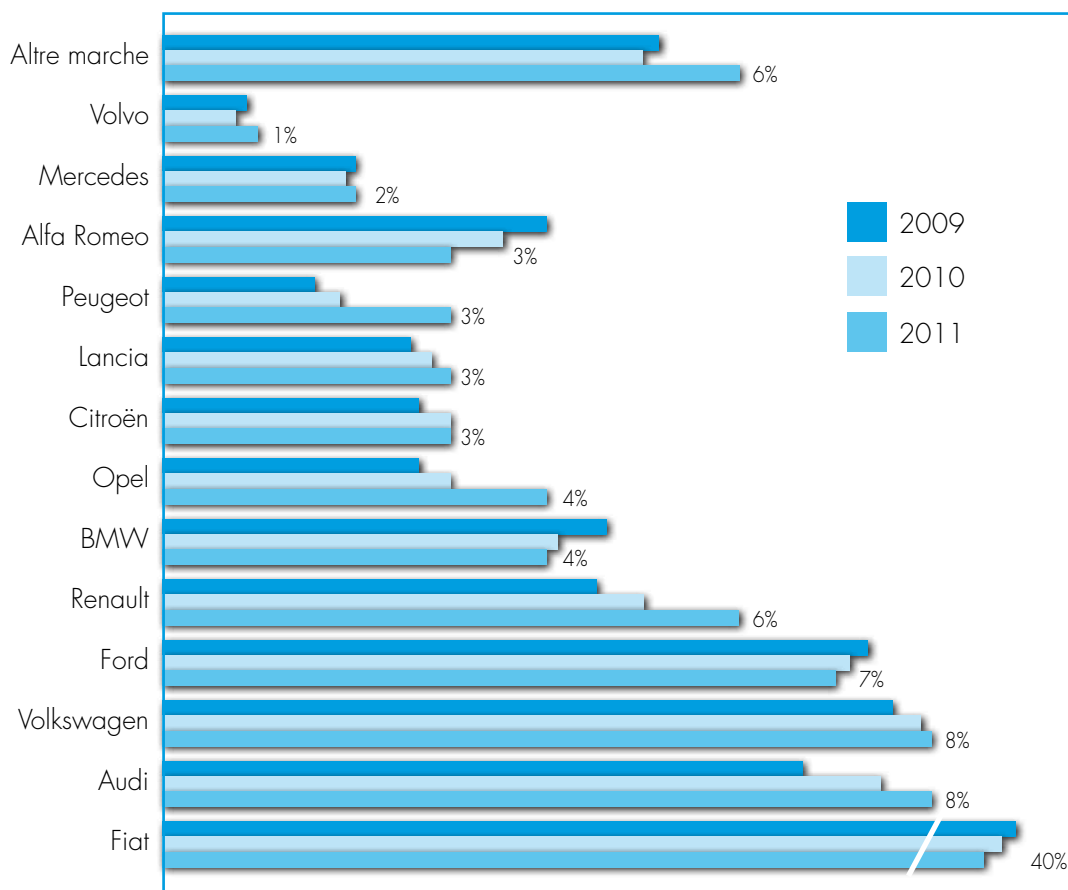


Tabella 50 - Distribuzione del valore delle immatricolazioni per tipologia veicolo

Tipologia veicoli	2011		2010		Var. %	
	(mln €)	x unità (€)	(mln €)	x unità (€)	(mln €)	x unità (€)
Vetture	2.760,6	19.044	2.679,9	22.099	3,0%	-13,8%
Furgoni	494,9	12.536	267,8	12.427	84,8%	0,9%
Altro	14,7	28.285	7,7	9.970	90,4%	183,7%
Totale	3.270,2	15.085	2.955,5	20.582	-5,6%	-26,7%

Il valore medio delle vetture si riduce del 13,8%, scendendo dai circa 22.000 € ai 19.000 €. Questa riduzione, che si contrappone all'aumento del 14% verificatosi nel 2010, è segnale non solo di una complessa e mutevole situazione del mercato, sottoposta a vari e diversificati fattori, ma anche di specifiche politiche commerciali delle case automobilistiche.

Resta stabile il valore medio dei furgoni (senza, ovviamente, alcun tipo di allestimento), mentre è in netto aumento il valore degli altri veicoli (da circa 10.000 € a oltre 28.000 €), in predominanza mezzi speciali. Aumenta considerevolmente il valore medio della categoria "altro", in relazione all'immissione in flotta di numerosi mezzi speciali.

Permanendo l'effetto "down-grading" all'interno della Car Policy, continua ancora l'allungamento della durata media dei contratti (Tabella 51) e dei Km medi percorsi (Tabella 52).

Le durate contrattuali nel 2011 (contratti totali in portafoglio) crescono di un ulteriore punto percentuale (nel 2010 erano aumentate del 3,3%), di fronte all'esigenza della clientela aziendale di diminuire il canone medio.

Le percorrenze chilometriche (Tabella 53) sono in costante aumento (+1% rispetto al 2010), superando la media dei 30.000 km/anno, mentre secondo i dati sulla mobilità in Italia si assiste ad una riduzione dei chilometri percorsi in media (11.800 nel 2011 e 12.000 nel 2010: Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile -AIRP).

Tabella 51 - Durata media contrattuale per tipologia veicolo (mesi)

	2011	2010	Var. % 2011/2010	Var. pps
Vetture	41,4	40,9	1%	+0,47
Furgoni	52,1	51,2	2%	+0,89
Altro	41,9	46,3	-10%	-4,42
Durata media totale	43,8	43,5	0,8%	+0,33

(*) Altro: sono considerati moto, mezzi speciali, ecc.

Tabella 52 - Km medio/anno per tipologia veicolo

	2011	2010	Var. %
Vetture	30.892	30.391	2%
Furgoni	27.128	26.414	3%
Altro	28.053	17.374	61%
Km medio totale	30.180	29.883	1%

(*) Altro: sono considerati moto, mezzi speciali, ecc.

ANALISI DELL'OFFERTA

Per il noleggio a lungo termine, gli indicatori base sono stati nel 2011 in controtendenza rispetto alle diminuzioni e agli assestamenti verificatisi a cavallo tra il 2009-2010. Il comparto ha registrato una netta ripresa, con un fatturato complessivo che riprende ad essere positivo. Una crescita, seppur limitata all'1%, che allontana i segni negativi del 2009 apparsi per la prima volta nella breve storia del NLT.

Dall'analisi degli indicatori fondamentali (Tabella 53) risalta in modo particolare che il canone medio ed il prezzo medio al chilometro sono aumentati rispettivamente dello 0,9% e del 1,2%.

In un anno in cui il tasso di inflazione media è arrivato al 2,8% tali elementi di valutazione sono conferma non solo della continua ricerca da parte delle aziende di alta efficienza in un contesto sempre più competitivo, ma soprattutto della validità del noleggio come formula per contenere i costi di mobilità e trasporto.

Tabella 53 - Indicatori chiave del noleggio a lungo termine

	2011	2010	Var. % 2011-2010
Fatturato da contratti di noleggio, incluso prelease (mln €)	3.844	3.751	2,5%
Fatturato da rivendita usato (mln di €)	1.092	1.135	-3,8%
Fatturato totale (mln di €)	4.936	4.886	1,0%
Totale Veicoli usati venduti	156.341	138.713	12,7%
Veicoli in noleggio a fine anno	524.160	513.418	2,1%
Flotta media in noleggio a lungo termine	518.789	517.828	0,2%
Durata media dei contratti (mesi)	43,8	43,5	0,8%
Chilometraggio medio/anno	30.180	29.883	1,0%
Canone medio/mese (€ calc.su flotta media)	610	604	0,9%
Prezzo medio al chilometro	0,242	0,239	1,2%
Immatricolazioni (auto, furgoni, altro)	185.227	143.597	29,0%
Dipendenti	2.773	2.721	1,9%

Interrottasi la contrazione della flotta media (+0,2 rispetto al 2010), continua a crescere, seppur di poco, la durata media (+0,8%) ed il chilometraggio medio annuo (+1%) che supera i 30.000 Km.

Con il rallentamento del fenomeno della proroga dei contratti che aveva contrassegnato il passato triennio, nel 2011 si è ripreso a immatricolare per un totale complessivo di 41.630 unità in più sul 2010 (+29%).

Si tratta di immatricolazioni per la necessaria sostituzione di veicoli arrivati a fine contratto o per il rinnovo di alcune grandi commesse per gruppi come Poste, Telecom, Enel, ma che sono comunque dimostrazione di una ripresa della domanda, che risultava compressa dal 2009.

Con una flotta a fine anno aumentata di 11.000 unità tra auto e furgoni (+2,1%), si è confermato uno scenario di crescita, anche se limitata, che sembrerebbe porre fine agli effetti delle ri-organizzazioni (con le conseguenti riduzioni di personale) che le aziende clienti avevano dovuto intraprendere nel biennio 2008-2009.

I veicoli usati venduti hanno registrato un forte aumento (+12,7% rispetto al 2009), perdurando gli effetti del posticipo delle scadenze verificatosi dal 2009.

La ripresa delle assunzioni cominciata nel 2010 (+3,3%) è continuata anche nel 2011 (+1,9%), segnale di particolare vitalità nello scenario generale del noleggio a lungo termine ed ha generato effetti positivi anche nell'indotto (Tabella 54).

Tabella 54 - Rapporto flotta circolante/dipendenti

	2011	2010	Var. % 2011-2010
Flotta media in noleggio	518.789	517.828	0,2%
Dipendenti	2.773	2.721	1,9%
Veicoli/Dipendenti	187	190	-1,7%

Un interessante aspetto riguarda la struttura del settore in base al fatturato. Seppure in base alle rilevazioni diminuisce il peso dei primi tre operatori (-2,3%) e cresce la presenza degli altri di minori dimensioni, il mercato risulta ancora particolarmente concentrato, essendo rappresentato per il 96% da 10 aziende (Tabella 55).

Tabella 55 - Concentrazione del mercato NLT

	2011	2010	Var. pps
Primi 3 operatori	64%	66%	-2,3
Primi 6 operatori	85%	84%	+0,6
Primi 10 operatori	96%	95%	+0,5

ANALISI DEL FATTURATO

Dall'analisi delle dinamiche del fatturato complessivo, riguardante cioè non solo il noleggio, ma anche le attività di preleasing e di rivendita veicoli usati (Tabelle 56, 57 e 58) si evincono i seguenti punti principali:

- la crescita del fatturato proveniente dai contratti di noleggio (+2% rispetto al 2010) è attribuibile esclusivamente al segmento delle autovetture, che annovera un discreto aumento (+5,3% rispetto al 2010), mentre il segmento dei furgoni presenta al contrario una netta riduzione (-11,4% rispetto al 2010);
- l'apprezzabile crescita dei servizi di preleasing (+9% sul 2010) è da porsi in relazione ai nuovi contratti nonché ad un lieve aumento dei tempi medi di consegna da parte delle case automobilistiche (minore disponibilità di stock); di rilievo anche l'utilizzazione di veicoli provenienti dal noleggio a breve termine.
- diminuisce il fatturato generato dalla rivendita dell'usato (-4% rispetto al 2010) determinato dal minor valore medio delle vetture e specialmente dei furgoni/van, trattandosi in gran parte di veicoli oggetto di proroghe e quindi con maggiore anzianità. Si registra peraltro una forte crescita dei rispettivi volumi di vendita (+7% auto e +46% furgoni). Nei prossimi anni la maggior durata dei contratti e l'aumento delle percorrenze chilometriche registratesi nel 2010-2011 influenzeranno i valori medi delle vetture, così come il downsizing e la minor dotazione di optional.

Tabella 56 - Distribuzione del fatturato per tipologia di attività

	2011		2010		Var. % 2011/2010	
	Mln €	Mix %	Mln €	Mix %	Mln €	Mix %
Fatturato da contratti di noleggio	3.795	77%	3.706	76%	2%	1%
Fatturato da attività di preleasing	49	1%	45	1%	9%	8%
Fatturato da rivendita di auto usate	1.092	22%	1.135	23%	-4%	-5%
Fatturato totale	4.936	100%	4.886	100%	1%	-

Tabella 57 - Distribuzione del fatturato da contratti di noleggio per tipologia di veicolo

	2011		2010		Var. % 2011/2010	
	Mln €	Mix %	Mln €	Mix %	Mln €	Mix %
Vetture	3.177	84%	3.018	81%	5,3%	2,8%
Furgoni	599	16%	676	18%	-11,4%	-13,4%
Altro	18	0%	12	0%	52,0%	48,5%
Fatturato da contratti di noleggio	3.795	100%	3.706	100%	2,4%	-

Tabella 58 - Distribuzione fatturato da contratti NLT per data contrattuale

	2011		2010	
	anno in corso	anni precedenti	anno in corso	anni precedenti
Contratti NLT attivati				
%	74%	26%	81%	19%

La clientela aziendale costituisce sempre il business predominante delle imprese di noleggio, con oltre il 90% del totale. Cresce il fatturato conseguito da rapporti contrattuali con le PA e comincia ad incrementarsi quello derivante da soggetti privati (Tabella 59).

Tabella 59 - Distribuzione fatturato da contratti di noleggio a lungo termine per tipologia di clienti

Tipologia Clienti	2011	2010	Var. pps
Business	91,5%	92,5%	-1,0
Pubblici	7,1%	6,5%	+0,6
Privati (*)	1,4%	1,0%	+0,4
TOTALE	100%	100%	

(*) persone fisiche no partite IVA

ANALISI DELLA FLOTTA

Dopo il biennio 2009-2010 contrassegnato da indici negativi, il 2011 registra per il noleggio a lungo termine un incremento della flotta di quasi 11.000 unità (+2,1%), ritornando quasi ai volumi di circolante ante crisi.

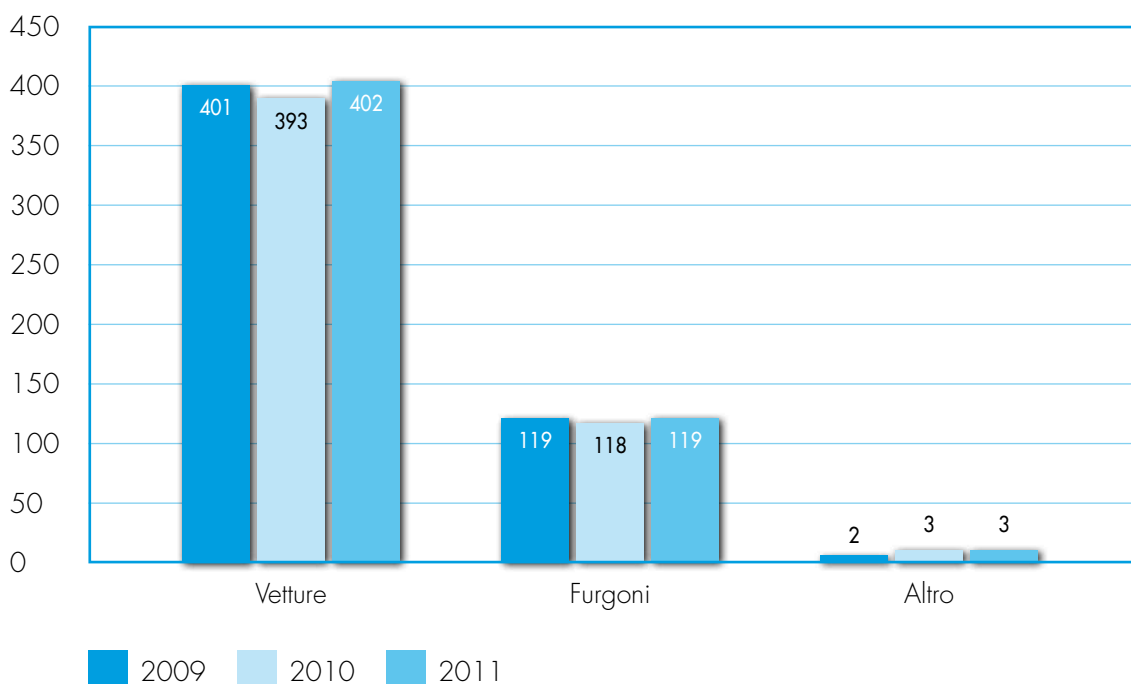
Il segmento autovetture si conferma il maggior beneficiario di tale aumento, a testimonianza di come l'auto aziendale sia diventata da metà anni '90 un attore sempre più rilevante dell'attività di imprese e Pubbliche Amministrazioni.

Tabella 60 - Distribuzione della flotta circolante per tipologia veicolo

Tipologia veicoli	2011		2010		Var. % 2011/2010
	Unità	%	Unità	%	Unità
Vetture	402.327	77%	392.539	76%	2,5%
Furgoni	118.991	23%	118.200	23%	0,7%
Altro	2.842	1%	2.679	1%	6,1%
Totale	524.160	100%	513.418	100%	2,1%

(*) Altro: sono considerati moto, mezzi speciali, ecc.

Grafico 8 - Distribuzione flotta circolante per segmento 2009-2011



Anche nel 2011 i segmenti C e D (vetture di fascia media e medio-alta) si confermano i più rappresentativi delle auto aziendali a noleggio, con un cumulativo che arriva al 56% e che sale al 74% considerando anche il segmento delle utilitarie.

È peraltro attestato il prevalente utilizzo nelle flotte di aziende e Pubbliche Amministrazioni di veicoli di medio-alta cilindrata (da 1.5 a 2.0 cc), come strumento di lavoro per diversificate esigenze operative.

Rispetto al 2010 si notano peraltro cambiamenti di particolare rilievo nella composizione della flotta (Tabella 61). Nelle nuove immatricolazioni, infatti, si registra un notevole aumento di volumi dei segmenti contrapposti A (le city car, +13,3%) e, specialmente, E (le auto di fascia superiore, +42,3%); quest'ultimo appare poi beneficiare nettamente della riduzione del segmento D (medie-superiori -13,4%) e del segmento F (alto di gamma, -47,9%).

Continua pertanto il fenomeno del downgrading-downsizing, che ha caratterizzato gli anni precedenti. I primi 3 segmenti A, B, e C passano dal 54% al 57% della flotta circolante e si assiste, seppur con volumi ridotti, ad una maggior richiesta di vetture di gamma alta.

Si tratta di una nuova domanda di mezzi con impiego a fini tipicamente d'"ufficio", più comodi e sicuri, pronti a percorrere un chilometraggio elevato, a testimonianza che l'auto aziendale è uno strumento di lavoro, che prescinde sempre più da politiche di mero fringe benefit. E ciò è avvalorato dal contemporaneo dimezzamento delle vetture super premium (-47,9%).

Tabella 61 - Distribuzione della flotta circolante vetture per segmento

	2011		2010		Var. % 2011/2010	Var. pps
Segmento	Unità	%	Unità	%	Unità	
A (city car)	41.851	10%	36.930	9%	13,3%	+1
B (utilitarie)	72.748	18%	68.615	17%	6,0%	+1
C (medie)	115.519	29%	109.741	28%	5,3%	-1
D (medie-superiori)	109.438	27%	126.402	32%	-13,4%	-5
E (superiori)	57.237	14%	40.223	10%	42,3%	+4
F (alto di gamma)	5.534	1%	10.628	3%	-47,9%	-2
Totale	402.327	100%	392.539	100%	2,5%	

Nota: suddivisione dei segmenti secondo standard UNRAE

Grafico 9 – Suddivisione circolante vetture per segmento

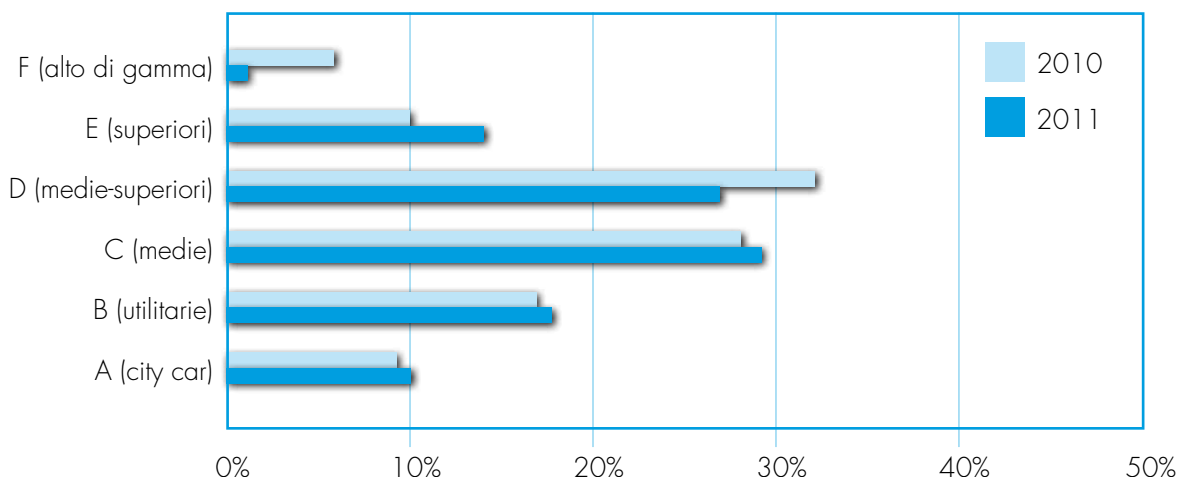


Tabella 62 - Distribuzione della flotta circolante furgoni per segmento

Segmento	2011		2010		Var. % 2011/2010
	Unità	%	Unità	%	Unità
Van	72.839	61%	66.022	56%	10,3%
Furgoni PTT fino a 3,5 t	45.015	38%	52.051	44%	-13,5%
Furgoni PTT oltre 3,5 t	1.137	1%	127	0%	795,1%
Totale	118.991	100%	118.200	100%	0,7%

Nota:

Van: furgone derivato da vettura: classificato categoria N art 47 C.d.S.

Furgoni con PTT (Peso Totale a Terra) non superiore a 3,5 t, categoria N1 art 47 C.d.S.

Furgoni con PTT (Peso Totale a Terra) superiore a 3,5 t, categoria N2 art. 47 C.d.S.

Anche il comparto dei furgoni è esemplificativo delle tipologie di attività che ne usufruiscono, basate, con il segmento Van (61%), sull'assistenza e manutenzione, sulla prestazione di servizi in rete e, con mezzi attrezzati di portata media, sul trasporto di merci (38%). Interessante la forte crescita di domanda di mezzi oltre 3,5 PTT, generalmente poco presenti nelle flotte a noleggio. E' un segnale di particolare rilievo per il legislatore, potenzialmente indicativo della richiesta di mezzi di portata superiore. Il comparto del trasporto di merci continua infatti ad essere penalizzato dall'attuale normativa del Codice della Strada, immutata dal 1994, che non prevede la possibilità di prendere in locazione mezzi con PTT superiore a 6 tonnellate.

Dall'esame dei canali di vendita per lo sviluppo del business, continua la crescita dei contratti stipulati dalla rete indiretta, arrivata nel 2011 a rappresentare un terzo dei contratti conclusi. Negli anni precedenti, peraltro, si era verificato l'esatto opposto ovvero una crescita molto forte della rete diretta.

È questo un aspetto che risente delle differenti politiche commerciali messe in atto specialmente dalle imprese di maggiori dimensioni, in un contesto di mercato particolarmente complesso come quello attuale. Le aziende di NLT hanno infatti ampliato la rete indiretta senza sostenere gli alti costi derivanti dall'apertura di un presidio diretto, garantendo così maggiore capillarità sul territorio e ancora maggiore efficienza nel diversificare e perfezionare in loco le politiche commerciali. Il rapporto costi/efficienza per l'intercettazione della domanda di PMI e professionisti, nel caso di reti indirette, è pertanto ottimale.

Lo sviluppo sul territorio risponde altresì alla necessità di una continua valutazione dell'affidabilità della clientela medio/piccola, che in maggior misura sta risentendo delle difficoltà della congiuntura.

Tabella 63 - Distribuzione dei contratti per tipologia rete di vendita

	2011	2010	2009
Rete diretta (venditori, telesales)	64%	79%	80%
Rete indiretta (agenti, broker, dealer, aste)	33%	21%	20%
Altro	2%	0%	0%
Totale	100%	100%	100%

Tabella 64 - Distribuzione % della flotta circolante per durata contrattuale attuale

	2011	2010	Var. % 2011/2010
relativa a contratti con durata 12 mesi	3,6%	1,7%	111%
relativa a contratti con durata 24 mesi	5,6%	5,7%	-2%
relativa a contratti con durata 36 mesi	34,6%	42,5%	-19%
relativa a contratti con durata 48 mesi	36,3%	30,3%	20%
relativa a contratti con durata 60 mesi	12,3%	15,1%	-18%
relativa a contratti con durata oltre 60 mesi	7,5%	4,7%	62%
Flotta circolante totale	100,0%	100,0%	100%

Per quanto riguarda le dinamiche del portafoglio contratti della flotta circolante, si constata una decisa crescita del segmento dei contratti con durata 12 mesi, determinata dalla maggior richiesta del segmento della clientela Rent to Rent. Nel mondo della clientela tradizionale, in relazione alle esigenze della domanda, si è verificato un sensibile calo dei contratti compresi nella fascia da 12 fino a 36 mesi (-19% rispetto al 2010), a cui si contrappone una crescita nella fascia da 36 mesi fino a 60 mesi.

Sia il rinnovo di numerosi contratti successivo alle richieste di proroga, sia i nuovi contratti stipulati nel 2011 delineano un rinnovamento della flotta, come risulta dalla Tabella 65.

Grafico 10 – Distribuzione Flotta circolante per durata contrattuale

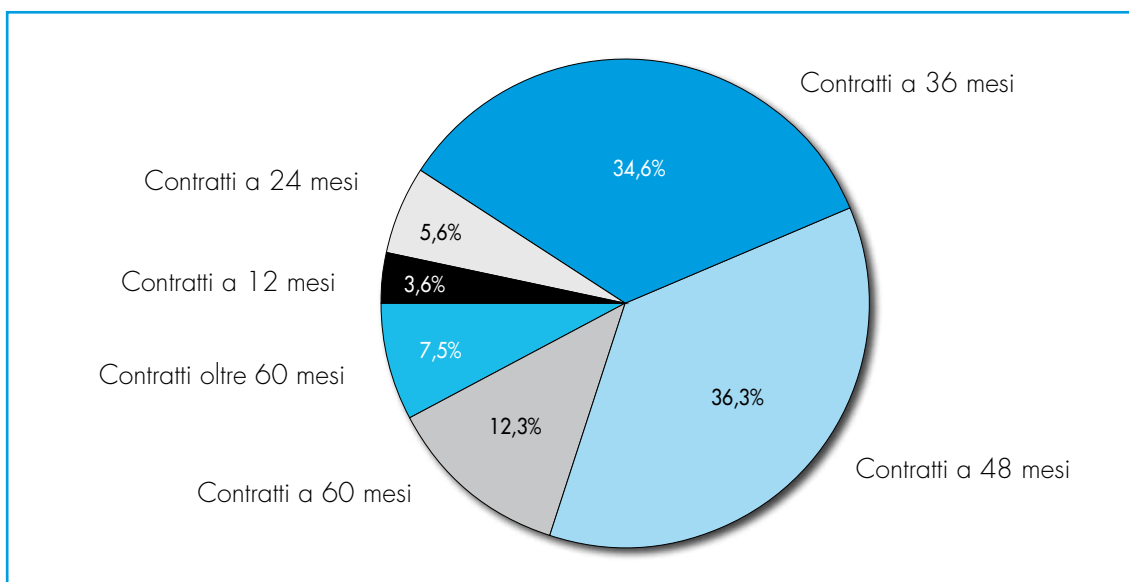


Tabella 65 - Distribuzione della flotta circolante per data contrattuale

	2011		2010		Var. % 2011/2010
	Unità	%	Unità	%	Unità
di cui relativa a nuovi contratti stipulati nell'anno	170.903	32,6%	133.454	26,0%	28,1%
di cui relativa a contratti stipulati negli anni precedenti	353.257	67,4%	379.964	74,0%	-7,0%
Flotta circolante totale	524.160	100,0%	513.418	100,0%	2,1%

ANALISI IMMATRICOLAZIONI

Quanto si sia ridotto il mercato italiano dell'auto in questi anni di crisi è ben noto a tutti gli operatori economici. Dai 2,5 milioni di immatricolazioni del 2007 si è passati alle 1.750 mila unità del 2011, un calo complessivo di quasi il 30% che è proseguito senza sosta.

Il dato più preoccupante targato 2011 riguarda gli acquisti dei privati, che chiudono l'anno con una quota di mercato ai minimi storici: 66,34% del totale, rispetto ad una media del 77,4% degli ultimi 20 anni (1990-2010).

In un contesto così poco allettante, il noleggio veicoli registra invece un andamento positivo, con una funzione anticiclica, supportando l'attuale generale negativa fase del mercato automobilistico.

Nel 2011 si assiste ad una ripresa dell'incidenza sul totale delle immatricolazioni (Tabella 66), da rapportarsi alla fase recessiva del contesto nazionale. E' comunque evidente come il comparto stia con gradualità riacquistando percentuali importanti sul mercato dell'auto.

Tabella 66 - Penetrazione del noleggio a lungo termine sulle immatricolazioni di vetture

	2011	2010	Var. % 2011/2010	2009
Immatricolazioni vetture	1.757.649	1.960.282	-10,3%	2.158.010
Immatricolazioni vetture in NLT	144.957	121.267	19,5%	125.955
Penetrazione NLT	8,2%	6,2%	33,3%	6,0%

Fonte: Dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Per quanto riguarda il dettaglio delle immatricolazioni NLT (Tabella 67) si rileva una forte ripresa nel settore dei mezzi di trasporto merci, indicativa di segnali di ripresa dell'economia in generale, essendo il furgone il veicolo ad uso produttivo per antonomasia. E' comunque da rilevare che l'immissione in flotta di tale elevato numero di unità va messo in relazione sia al rinnovo di specifiche grandi commesse verificatosi nella prima metà del 2011, sia al termine di contratti in proroga.

Tabella 67 - Distribuzione delle immatricolazioni per tipologia veicolo

	2011		2010		Var. % 2011/2010
Tipologia veicoli	Unità	%	Unità	%	Unità
Vetture	144.957	78,4%	121.267	84,4%	20%
Furgoni	39.475	21,3%	21.553	15,0%	83%
Altro	521	0,3%	776	0,5%	-33%
Totale	184.953	100,0%	143.597	100,0%	29%

(*) Altro: sono considerati moto, mezzi speciali, ecc.

Tabella 68 - Distribuzione delle immatricolazioni vetture per segmento

	2011		2010		Var. % 2011/2010
Tipologia veicoli	Unità	%	Unità	%	Unità
A (city car)	16.275	11,2%	10.068	8,3%	62%
B (utilitarie)	28.944	20,0%	20.731	17,1%	40%
C (medie)	42.144	29,1%	35.533	29,3%	19%
D (medie-superiori)	34.792	24,0%	38.443	31,7%	-9%
E (superiori)	20.890	14,4%	14.067	11,6%	49%
F (alto di gamma)	1.913	1,3%	2.425	2,0%	-21%
Totale	144.957	100,0%	121.267	100,0%	20%

Nota: suddivisione dei segmenti secondo standard UNRAE

Dalla suddivisione delle immatricolazioni (Tabella 68) si nota un forte incremento dei segmenti minori A e B, la cui incidenza passa dal 25,4% al 32,2%, chiara conferma di perseguimento di contenimento del TCO. Se il segmento delle vetture di classe media è stabile al 29%, si assiste invece ad un upgrading con l'andamento del segmento E, che passa dall'11,6% al 14,4%, fenomeno concomitante con la riduzione di richiesta di vetture medio-superiori del segmento D. Uno dei motivi di tale preferenza è individuabile nella riduzione di differenza di costo tra i due segmenti D ed E, pari a circa 5.700 €, dovuta a sconti delle Case e a minor richiesta di optional. In ulteriore riduzione è invece la fascia di alto di gamma, peraltro sempre marginale nel noleggio.

Tabella 69 - Valore medio vetture immatricolazione 2011

Valore medio immatricolazioni vetture	2011
Tipologia veicoli	€
A (city car)	8.791
B (utilitarie)	12.044
C (medie)	17.124
D (medie-superiori)	24.003
E (superiori)	29.699
F (alto di gamma)	47.448
Media	19.038

Nell'andamento delle immatricolazioni dei furgoni si registra un forte aumento di richiesta dei Van, quasi 26.000 unità che arrivano a rappresentare i due terzi del totale. Si tratta di mezzi di piccola portata per esigenze commerciali di assistenza e manutenzione utilizzati prevalentemente in ambito cittadino o per percorrenze ridotte. Crescono nettamente le immatricolazioni di mezzi di portata oltre 3,5 tonnellate (Tabella 70).

Tabella 70 - Distribuzione delle immatricolazioni furgoni per segmento

	2011		2010		Var. % 2011/2010
Tipologia veicoli	Unità	%	Unità	%	Unità
Van	25.914	65,6%	11.877	55,1%	118%
Furgoni PTT fino a 3,5 t	12.853	32,6%	9.504	44,1%	35%
Furgoni PTT oltre 3,5 t	708	1,8%	172	0,8%	312%
Totale	39.475	100,0%	21.553	100,0%	83%

Nota:

Van: furgone derivato da vettura: classificato categoria N art. 47 C.d.S.

Furgoni con PTT (Peso Totale a Terra) non superiore a 3,5 t, categoria N1 art. 47 C.d.S.

Furgoni con PTT (Peso Totale a Terra) superiore a 3,5 t, categoria N2 art. 47 C.d.S.

Tabella 71 - Valore medio furgoni immatricolazione 2011

Valore medio immatricolazioni furgoni	2011
Tipologia veicoli	€
van	9.247
fino a 3,5 t	16.874
oltre 3,5 t	30.660
Media	12.114

L'intero 2011 è stato caratterizzato da un notevole, ininterrotto inasprimento della fiscalità sul bene auto. In aggiunta all'aumento delle accise sui carburanti e all'aumento della tassazione sulla RC auto di un ulteriore 3,5% deliberata da molte Province, la soppressione della tariffa fissa per gli atti soggetti ad IVA ed il conseguente obbligo della tariffa variabile a Kw per la determinazione dell'imposta provinciale di trascrizione ha rappresentato senza dubbio la misura più contestata e controversa nell'applicazione.

Di fronte all'aumento verticale dell'IPT stabilito con la manovra di metà estate (il provvedimento cosiddetto "Salva Italia", in media +80%) ed esperito ogni tentativo di pervenire ad una normativa più equilibrata che consideri a 360° l'uso strumentale dei veicoli aziendali, molte aziende, imprese di noleggio, di leasing finanziario hanno iniziato – nel pieno rispetto della normativa – ad immatricolare nelle regioni e nelle province autonome, dove hanno una sede secondaria e dove si continua ad applicare la tariffa fissa di IPT.

Tabella 72 - Distribuzione delle immatricolazioni per provincia

	2011	2010	Var. pps	Var. % 2011/2010
Roma	31%	40%	-8,7	-22%
Firenze	19%	27%	-8,2	-30%
Milano	13%	11%	+2,5	23%
Aosta	9%	6%	+2,1	33%
Trento	5%	16%	+12,6	80%
Reggio E.	3%			
Torino	2%			
Altre province	17%			
Totale	100%	100%	-	

Ciò ha prodotto una forte riduzione delle immatricolazioni nelle Province di Roma e di Firenze che, se nel 2010 rappresentavano ben due terzi del totale, a fine 2011 scendono al 50%. Notevoli sono pertanto le preoccupazioni di bilancio nelle Province in cui hanno sedi ed uffici le più importanti imprese di noleggio, in particolare quella di Roma che nel 2008 presentava da sola il 65% delle immatricolazioni uso noleggio.

Con un mercato dell'auto in grave recessione e una continua perdita di posti di lavoro nell'intera filiera, sarebbero opportune misure equilibrate, che considerino la mutata situazione del mercato, come del resto stabilito nel merito dal D.lvo n. 68 del 6 maggio 2011 sul federalismo fiscale, che prevede la revisione dell'intera normativa dell'IPT in base a diversi criteri, tra cui la classe di inquinamento, la potenza e l'anzianità del veicolo.

ANALISI DEL REMARKETING

La crisi automobilistica ha influito anche sul mercato dell'usato, che vede una diminuzione dei trasferimenti di proprietà (-1,6%), interrompendo la ripresa registratasi nel 2010 (+2%), accompagnata ad un calo delle importazioni (-12,1%) e delle esportazioni (-5,3%).

Il perdurante calo delle immatricolazioni e la forte riduzione di radiazioni (-43,3%) hanno rallentato il rinnovo del parco veicoli, con un età media passata da 8,8 a 9,3 anni e con un'auto su cinque con 16 anni di vita.

Eppure le rilevazioni dei primi mesi indicavano una situazione differente, con una domanda decisa e in crescita: ovunque infatti a concessionari, ad autosaloni ed a commercianti specializzati venivano richiesti veicoli di varie tipologie ed anzianità.

Tabella 73 – Il mercato complessivo

	2011	2010	Var. % 2011/2010	Anno 2006
Nuovo	1.757.000	1.960.000	-10,8%	2.326.400
Trasferimenti proprietà	2.702.500	2.745.400	-1,6%	3.031.000
Esportazioni usato	437.100	461.700	-5,3%	412.000
Importazioni usato	84.300	95.900	-12,1%	174.800
Rottamazioni	664.500	1.172.300	-43,3%	1.292.500
Totale movimenti	5.367.400	6.373.300	-11,5%	7.236.700

Fonte: Centro Studi UNRAE

Il secondo semestre è stato caratterizzato da una situazione incerta, non solo per il riacutizzarsi della congiuntura, ma anche per la penalizzazione di una tassazione sproporzionata, con l'IPT praticamente raddoppiata da settembre. A rendere in Italia complessa l'attività di rivendita dell'usato contribuisce anche una serie di adempimenti burocratici che coinvolgono numerosi uffici preposti, con ulteriore aumento di costi.

Tabella 74 – Il mercato dell'usato

	2011	2010	Var. % 2011-2010
Totale passaggi di proprietà	4.596.686	4.597.982	0%
Minivolture	1.894.194	1.852.566	+2,3%
Trasferimenti di proprietà (al netto di minivolture)	2.702.492	2.745.416	-1,6%
Età media trasferimenti (al netto di minivolture)	7,7	7,4	4,1%

Fonte: Centro Studi UNRAE

Per quanto riguarda la vendita dell'usato da noleggio a lungo termine (Tabella 75), va notata la crescita complessiva dei volumi (+13% rispetto al 2010), che ha visto la maggior richiesta di autovetture e, specialmente, di furgoni e van (+46% rispetto al 2010). Quest'ultimo dato è dipendente dal rinnovo di importanti contratti avvenuto nel 2011 e dal conseguente aumento di immatricolazioni di nuovi mezzi.

Le aziende di noleggio hanno in questi anni strutturato e rinnovato l'attività di remarketing, con l'apertura di outlet, l'ammodernamento dei piazzali, le aste on line, il potenziamento del web (ora più completo e indirizzato anche alla clientela privata), riducendo altresì al minimo la permanenza in stock.

Tabella 75 - Distribuzione dei veicoli usati da NLT venduti per tipologia

	2011		2010		Var. % 2011/2010	
	Unità	Mix %	Unità	Mix %	Unità	Mix %
Vetture	127.852	81,8%	119.230	86,0%	7%	-5%
Furgoni	27.763	17,8%	18.987	13,7%	46%	30%
Altro	726	0,5%	496	0,4%	46%	30%
Totale Veicoli usati venduti	156.341	100,0%	138.713	100,0%	13%	

Per il terzo anno consecutivo cresce l'interesse dei privati per le vetture usate da NLT salito al 16%, con i commercianti arrivati al 79% ed i concessionari scesi al 5%. Si tratta di oculata politica di vendita, che produce maggiori margini unitari e che intercetta la maggior richiesta da parte dei privati di usato garantito, certificato non solo dai tagliandi di manutenzione indicati dalle case costruttrici, ma anche da appositi organismi terzi.

Tabella 76 - Distribuzione dei veicoli usati venduti per tipologia di acquirente

	2011		2010	
	Vetture	Furgoni	Vetture	Furgoni
Veicoli venduti a commercianti	79%	90%	70%	86%
Veicoli venduti a concessionari	5%	1%	16%	4%
Veicoli venduti a privati	16%	9%	14%	10%
Totale Veicoli usati venduti	100%	100%	100%	100%

Tabella 77 - Veicoli in stock

Tipologia mezzo noleggiato	Vetture	Furgoni	Totale
N° veicoli in stock	14.439	2.225	16.683
gg medi	41	29	39

ANALISI DEI SINISTRI E DEI FURTI

Riguardo l'andamento dei Sinistri Kasko (Tabella 78), si registra un ulteriore aumento della sinistrosità (+6,3%), reso maggiormente pesante dall'incremento del costo medio per sinistro che continua ad aumentare passando da € 582 a € 624 (+7,2% e ben il 12,2% nell'ultimo biennio).

Per quanto concerne il numero dei furti (Tabella 79), nel 2011 si è verificato un aumento del 5,8%, con equivalente aumento di quelli non recuperati. Aumenta l'incidenza dei costi derivanti dai furti (0,86% del fatturato, rispetto allo 0,73% nel 2010).

La gestione della flotta veicoli comporta la valutazione continua dei danni derivanti dai sinistri e dai furti, che costituiscono rilevanti voci di costo per le aziende di noleggio a lungo termine. La movimentazione della flotta è infatti quotidiana e continua e tutti i veicoli sono sottoposti ad una corrispondente, fisiologica situazione di rischiosità nella circolazione.

Per contribuire a ridurre il generalizzato aumento dei costi assicurativi, il settore è pertanto particolarmente impegnato in attività tendenti a evitare lo sviluppo di dinamiche negative. Tra le varie misure adottate, la più rilevante è di certo la responsabilizzazione del driver, con corsi di guida sicura nonché con misure di incentivazioni e premi per la buona condotta dei mezzi. Si segnala anche come forma di tutela l'adozione di antifurti hi-tech nonché di scatole nere, utilizzate sia per monitorare la conduzione dei mezzi sia per pianificare le procedure ed i tempi per l'assistenza e manutenzione dei mezzi.

Tabella 78 - Sinistri Kasko

	2011	2010	Var. % 2011/2010
N° di sinistri kasko	427.868	402.405	6,3%
Ratio di sinistri kasko su flotta media	0,82	0,78	6,1%
Danni da sinistri kasko (milioni di euro)	267	234	14,0%
Danno per singolo sinistro kasko (euro)	624	582	7,2%

Tabella 79 - Furti

	2011	2010	Var. % 2011/2010
Veicoli rubati non recuperati	2.979	2.817	5,8%
Veicoli rubati non recuperati in % su flotta media	0,57%	0,54%	5,6%
Danni da furti (milioni di euro)	32,7	27,2	19,9%
Danni da furti su fatturato da noleggio	0,86%	0,73%	17,1%

ANALISI FUNZIONE AMBIENTALE DEL NOLEGGIO

Considerati i volumi di veicoli nuovi di fabbrica immessi ogni anno sul mercato, si può affermare che il noleggio esercita una particolare "funzione ambientale". Il turn over più elevato rispetto alle auto in proprietà (36/48 mesi rispetto ai 7 anni), agevola il rinnovamento del parco nazionale ed è il più rapido canale per l'immissione in circolazione di auto sia a basso impatto ambientale (motorizzazioni bifuel, a metano, ibride e elettriche) sia di nuova, e meno inquinante, "classica" motorizzazione. Ed anche il mercato dell'usato da noleggio, come precedentemente analizzato, può fornire ulteriore spinta ad un più veloce rinnovo del parco autoveicoli in un'ottica realmente ecologica.

Tabella 80 - Suddivisione flotta per fasce EU emissione

Normativa antinquinamento	
Euro 4	48%
Euro 5	51%
Euro 6	1%
Totale	100%

Tabella 81 - Suddivisione flotta per emissione CO2

Emissioni ciclo misto						
sotto 100 g	da 101 a 110 g	da 111 a 120 g	da 121 a 130g	da 131 a 140g	da 141 a 150g	oltre 150g
4%	8%	23%	12%	16%	8%	30%

Tabella 82 - Suddivisione flotta per consumo ciclo misto

Consumi ciclo misto (l/100km)					
sotto 2 L	da 3 a 4 L	da 5 a 6 L	da 7 a 8 L	da 9 a 10 L	oltre 10 L
0%	7%	46%	33%	9%	5%

Anche in relazione alla notevole importanza dei valori residui dei veicoli a fine noleggio, il settore tende ad acquisire veicoli di ultima generazione e in linea con la più aggiornata normativa ambientale.

Al termine del 2011 ben il 51% della flotta è già immatricolato Euro 5 e, visti i presupposti, è ragionevole auspicare la previsione di misure di incentivazione per il noleggio di auto ecologiche di nuova immatricolazione e per l'acquisto di veicoli ex noleggio Euro 4/5 "certificati", ampliando così più velocemente la presenza di vetture a minor impatto ambientale.



CAPITOLO 3

IL FLEET MANAGEMENT NEL 2011

IL FLEET MANAGEMENT NEL 2011

Il Fleet Management registra da sempre dinamiche autonome rispetto al Noleggio a Lungo Termine, come si evince dai dati 2011. L'andamento della gestione veicoli per conto di terzi ha registrato un forte calo del fatturato (-25%), peraltro con un discreto aumento del numero totale di veicoli gestiti, sia vetture che furgoni, pari al 2%, che ha superato i livelli del 2009 (Tabella 83).

Tabella 83 - Andamento complessivo del Fleet Management

	2011	2010	2011 vs 10	2009
Fatturato da Fleet Management (mln €)	60,3	80,3	-25%	109,2
Totale Veicoli Gestiti	129.947	127.337	+2%	128.861
Fatturato Medio per Veicolo Gestito (€)	464	631	-26,5%	848

La quota di veicoli gestiti da parte di operatori che operano esclusivamente per conto terzi, cioè che non offrono anche servizi di noleggio, rappresenta i 3/4 del mercato (Tabella 84), indicativo di un comparto sempre più specializzato.

Gli operatori professionalmente dedicati hanno tuttavia registrato una maggiore flessione del fatturato annuo, un evento che potrebbe segnalare una ripresa di interesse da parte delle società di noleggio a lungo termine per il Fleet Management. Occorre ovviamente una verifica del fenomeno su un arco temporale più lungo.

Le imprese che hanno nel Fleet Management il loro Core Business, si caratterizzano per servizi più modulari e articolati e dalla gestione cosiddetta "a libro aperto", che prevede l'addebito al cliente dei soli oneri di gestione senza assunzione di costi variabili da parte del Fleet Manager per conto del cliente stesso.

Tabella 84 - Composizione Operatori del Mercato Fleet Management

	2011	2010	2011 vs 10	2009
Veicoli gestiti da Operatori Specialisti	75%	79%	-5%	75%
Ricavi prodotti da Operatori Specialisti	27%	39%	-30%	52%

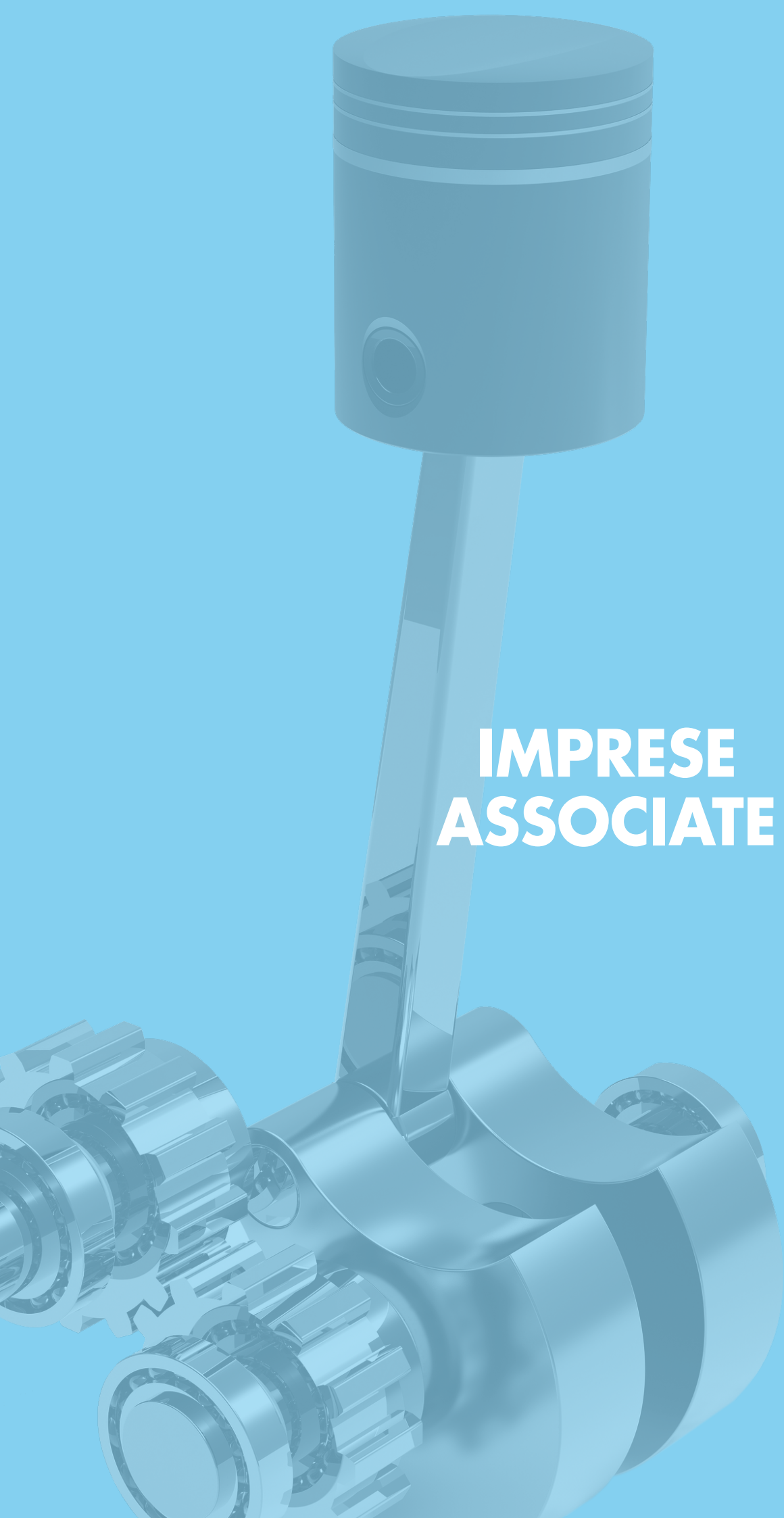
Il particolare andamento del settore del Fleet Management rispetto al Noleggio a Lungo Termine, è da porsi anche in relazione alla minor dimensione del mercato, che continua a contrarsi, restando ancora poco sviluppato rispetto ad altre realtà europee.

Nel 2011 si sono fortemente ridotti i margini delle imprese del settore, già in flessione da due anni in conseguenza del protrarsi della congiuntura economica negativa e dell'incremento di prezzo di alcune tipologie di materiali, soprattutto di quelli derivati dal petrolio.

A ciò si è aggiunta la situazione di disagio che attraversano gli operatori di Fleet Management, per il crescente ritardo nei pagamenti, soprattutto da parte degli enti pubblici, e per il sempre più limitato e costoso accesso al credito bancario.

Di particolare rilevanza per la ripresa del settore sono i nuovi scenari della telematica applicata alle flotte. Secondo importanti ricerche (Nielsen e Morgan Stanley), la gestione ed il controllo della mobilità sono infatti sempre più avvertiti come asset strategici del futuro per le aziende, sempre più miranti ad ottimizzare le risorse interne a favore di maggior competitività.

Nell'obiettivo principale di contribuire alla riduzione dei costi e alla maggiore sicurezza, si stanno sviluppando una serie di servizi "intelligenti", relativi al trasferimento (ed alla successiva elaborazione) di dati e informazioni riguardanti l'utilizzo dell'auto aziendale attraverso dispositivi installati sui veicoli, funzionanti attraverso diverse tecnologie, per esempio satellitari o radiofrequenze.



**IMPRESE
ASSOCIATE**



ACI GLOBAL S.p.A.

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



ALD AUTOMOTIVE

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



ALPHABET ITALIA S.p.A.

Via dell'Unione Europea, 1 - 20097 S. Donato Milanese (MI)
Tel. 02 51610610 - Fax 02 51610515
infoclienti.alphabet@alphabet.com - www.alphabet.com/it
Presidente e Amministratore Delegato: Andrea Cardinali



ALPHABET ITALIA FLEET MANAGEMENT S.p.A.

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



ARVAL SERVICE LEASE ITALIA S.p.A.

Via Pisana, 314/B - 50018 Scandicci (FI)
Tel. 055 73701 - Fax 055 7370370
arval@arval.it - www.arval.it
Amministratore Delegato e Direttore Generale: Paolo Ghinolfi



ATHLON CAR LEASE ITALY S.r.l.

Via Carlo Pesenti 109 - 00156 Roma
Tel. 06 412071 - Fax 06 41207222
clienti@athloncarlease.it - www.athloncarlease.it
General Manager: Luigi Epomiceno



AVIS BUDGET ITALIA S.p.A.

Viale Carmelo Bene, 70 - 00139 Roma
Tel. 06 419941 - Fax 06 41994218
www.avisautonoleggio.it
Amministratore Delegato: Roberto Lucchini



AUTONOLEGGI DEMONTIS S.p.A.

Via Preda Niedda, 23/A - 07100 Sassari
Tel. 079 2639000 - Fax 079 2639039
autonoleggidemontis@tiscali.it
Presidente: Pasqualino Demontis

BBVA AutoRenting

BBVA AUTORENTING S.p.A.

Via Umberto Quintavalle, 68 - 00173 Roma
Tel. 06 36772111
info@bbvaautorenting.it www.bbvaautorenting.it
Direttore Generale: Gastone Mariotti

BBVA Renting

BBVA RENTING S.p.A.

Via Umberto Quintavalle, 68 - 00173 Roma
Tel. 06 36772111
info@bbvarenting.it - www.bbvarenting.it
Direttore Generale: Gastone Mariotti



CAR SERVER S.p.A.

Via G.B. Vico, 10 - 42124 Reggio Emilia
Tel. 0522 940610 - Fax 0522 942990
carserver@carserver.it - www.carserver.it
Presidente: Agostino Alfano



COLLIGO HOLDING S.p.A.

Via Porta Rossa, 1/C - 12100 Cuneo
Tel. 0171 416211 - Fax 0171 413282
direzione@targarent.com - www.targarent.it
Amministratore Delegato: Pasquale Salerno

driveservice

DRIVE SERVICE S.p.A.

S.S. del Sempione, 212 - 21052 Busto Arsizio (VA)
Tel 02.826871 - Fax 02.82687734
www.driveservice.it
Amministratore Delegato: Ludovico Maggiore



ECOPROGRAM S.p.A.

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



ESCARGO S.r.l.

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



EUROPCAR ITALIA S.p.A.

Via Cesare Giulio Viola, 48 - 00148 Roma
Tel 06 967091 - Fax 06 96709227
www.europcar.it
Amministratore Delegato e Direttore Generale: Fabrizio Ruggiero



GE Capital

GE CAPITAL SERVICE S.r.l.

Via Giuseppe Rosaccio, 33 - 00156 Roma
Tel. 06 415381 - Fax 06 41217060
info.italy@ge.com - www.gefleetservices.it
www.gecapitalsolutions.it
Presidente e Amministratore Delegato: Massimiliano Nunziata



HERTZ ITALIANA S.p.A.

Via del Casale Cavallari, 204 - 00156 Roma
Tel. 06 542941 - Fax 06 54294349
ufficiostampa@hertz.com - www.hertz.it
General Manager: Fabio Spaccasassi



LEASEPLAN ITALIA S.p.A.

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



LEASYS S.p.A. a socio unico

Viale delle Arti, 181 - 00054 Fiumicino (RM)
Tel. 06 83131131 - Fax 06 83132132
www.leasys.com - info@leasys.com
Amministratore Delegato: Claudio Manetti



LOCAUTO S.p.A.

Via S. Vittore 45 - 20123 Milano
Tel. 02 43020.1 - Fax 02 43020390
www.locauto.it
Presidente: Giorgio Bianchini Scudellari
Amministratore Delegato: Mario Tavazza



LOCAUTO RENT S.p.A.

Via S. Vittore 45 - 20123 Milano
Tel. 02 43020.1 - Fax 02 43020390
www.locautorent.com
Presidente: Mario Tavazza
Amministratore Delegato: Agatino Di Maira



MAGGIORE RENT S.p.A.

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



MERCURY S.p.A.

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



PSA RENTING ITALIA S.p.A.

Via Gallarate, 199 - 20151 Milano
Tel. 02 2127191 - Fax 02 212719287
psarentingitalia@mpsa.com
Direttore Generale: Andrea Bandinelli



SAM S.r.l.

Strada per Pontecurone, 7 - 15053 Castelnuovo Scrivia (AL)
Tel. 0131 861075 - Fax 0131 815619
www.samrental.it - mogni.giampiero@samrental.it
Amministratore Delegato: Giampiero Mogni



SICILY BY CAR S.p.A.

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



VOLKSWAGEN LEASING GmbH

Via C.I. Petitti, 15 - 20149 Milano
Tel. 02 39267881 - Fax 800 904 234
vlcommerciale@vwfs.com - www.volkswagenleasing.it
Country Managers: Birgit Beyer - Fabrizio Ruggiero



WIN RENT S.p.A.

Viale delle Arti, 123 - 00054 Fiumicino (RM)
Tel. 06 6521111 - Fax 06 65003121
vintis@sixt.it - www.sixt.it
Presidente CdA: Salvatore Vinti

SOCI AGGREGATI



CLAAG SERVICE S.r.l.

Via G. Pisano, 12 - 59100 Prato (PO)
Tel. 0574 797797 - Fax 0574 574392
claag@claag.it - www.claag.it
Amministratore Delegato: Leonardo Capitani



PRIME RENT S.r.l.

Via Flaminia Vecchia, 514 - 00191 Roma
Tel. 06.33.22.01.67 Fax. 06.33.22.53.69
info@primerentcar.com - www.primerentcar.com
Amministratore Delegato: Stefano Maestri

Promosso da

ANIASA

Immagine coordinata, editing

Sumo Publishing

Realizzato da

Sumo Publishing

Analisi Dati e Redazione

ANIASA

Sumo Publishing

Finito di stampare
nel mese di maggio 2012

“Rapporto ANIASA 2011”
è disponibile sul sito
www.aniasa.it

Via del Poggio Laurentino, 11
00144 Roma
Tel. 06 99 69 579 - Fax 06 59 19 955
aniasa@aniasa.it

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

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

E' ammessa la riproduzione parziale
per gli usi consentiti dalla normativa vigente

Diritti: ANIASA