



ANIASA

Associazione Nazionale Industria
dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici

17° Rapporto



TOURISM & BUSINESS

CAR SHARING

CONNECTIVITY

COMPANY CAR

L'EVOLUZIONE DELLA MOBILITÀ



Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti

con il Patrocinio del





17° RAPPORTO ANIASA
sul noleggio veicoli 2017

ANIASA - Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici rappresenta nel Sistema di Confindustria le imprese che svolgono attività di locazione veicoli senza conducente e servizi collegati alla mobilità.

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

Le imprese rappresentate da ANIASA svolgono attività di:

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

La locazione veicoli concorre al rinnovamento delle politiche dei trasporti e dei relativi modelli di distribuzione ed utilizzo, in una logica di smart mobility integrata a 360° e con soluzioni sempre più evolute e compatibili con l'ambiente. Svolge un ruolo fondamentale nell'industria automobilistica, immatricolando nel 2017 il 22% dei veicoli nuovi di fabbrica (dal 2000 al 2017 un complessivo di ben 5,8 milioni di veicoli).

Sono oltre 70.000 le aziende private e 2.700 le Pubbliche Amministrazioni che utilizzano ogni giorno per le loro necessità di mobilità e trasporti le flotte delle società di noleggio. Nel 2017 sono stati 5,2 milioni i contratti sottoscritti con gli operatori del noleggio presso aeroporti, stazioni ferroviarie, punti di snodo e centri cittadini per motivi di turismo e di lavoro, per un totale di 34,6 milioni di giornate.

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

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

Consiglio Generale ANIASA

Presidente Massimiliano Archiapatti

Vice Presidenti Italo Folonari
 Mario Tavazza
 Gianluca Testa

Consiglieri Enrico Colombo
 Massimo Ferraris
 Gianni Martino
 Salvatore Vinti

Past President Fabrizio Ruggiero

ANIASA

- 4 Premessa tecnica
- 5 Presentazione XVII Rapporto
- 10 Aspetti macroeconomici

CAPITOLO 1**IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL 2017**

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

CAPITOLO 2**IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2017**

- 50 Indicatori chiave
- 51 Analisi della flotta
- 57 Analisi delle immatricolazioni
- 66 Analisi dell'usato

CAPITOLO 3**LE FLOTTE AZIENDALI IN EU**

- 72 Analisi principali mercati
- 77 Analisi alimentazioni

CAPITOLO 4**83 LE ATTIVITÀ DI CAR SHARING NEL 2017**

87 LE IMPRESE ASSOCIATE

PREMESSA TECNICA

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

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

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

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

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

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

Per il capitolo relativo al noleggio a lungo termine, i dati relativi ai volumi sono stati acquisiti, analizzati e elaborati dal Centro Studi Fleet&Mobility, utilizzando le fonti pubbliche ufficiali. Per il fatturato, sono stati recepiti i dati complessivi di un campione di associate, rappresentativo delle diverse imprese che formano il comparto. Sulla base di tali dati, è stato possibile osservare come anche nel periodo 2015/2017 vi sia stata una elevata competitività, favorita, in parte, dal vantaggio fiscale del super-ammortamento, che ha consentito agli operatori di comprimere il valore dei canoni oltre quanto già indotto dalla competizione per la conquista di nuovi segmenti di clientela. Sulla base di tali nuovi dati, è stato ritenuto corretto procedere alla revisione del valore del giro d'affari del 2016, per renderlo omogeneo con la nuova rilevazione.

Il capitolo sulle flotte aziendali in EU è stato redatto da ANIASA, utilizzando dati di operatore specializzato.

Per il capitolo relativo alle attività di car sharing i dati sono stati acquisiti, analizzati e elaborati da BAIN & Company Italy Inc.

PRESENTAZIONE XVII RAPPORTO

La ripresa dell'economia in atto, sia pure debolmente fin dal 2014, ha avuto nel 2017 un'accelerazione. La crescita, per quanto lenta e frammentata e fortemente stimolata dalle esportazioni, ha trovato nei settori dell'industria automobilistica e dei servizi collegati un forte promotore – nell'ultimo triennio l'aumento dei consumi, di per sé non eccezionale, è stato molto concentrato sulla domanda di auto. E' bene ricordare che in Italia il comparto dell'automotive ha fatturato nel 2017 circa 189 miliardi, pari a circa l'11% del Pil, e che, nel suo insieme, garantisce alle casse erariali ben 73 miliardi di entrate, pari al 16% del gettito fiscale complessivo, dando lavoro a 1,2 milioni di persone.

Terzo anno consecutivo di recupero dei volumi, il 2017 ha visto ben consolidarsi la ripresa del mercato automobilistico, registrando 1.988.000 immatricolazioni, in aumento del 7,9% rispetto al 2016, riportandosi sui livelli del 2010. Un contesto di mercato in cui il noleggio è ora attore protagonista.

Il noleggio superstar

Ogni previsione è stata alla fine superata. Si è registrato infatti per il settore del noleggio il quarto anno consecutivo di aumenti a doppia cifra, un trend analogo a quello verificatosi nel periodo 2004-2007, con un ampliamento non solo di volumi, ma specialmente di clientela. Si tratta quindi di un nuovo ciclo economico con una differente domanda del bene auto.

Il periodo 2014-2015 è stato certamente contraddistinto da un evidente ritorno dei privati: troppo a lungo pressati da una irragionevole fiscalità sugli immobili e dalle forti incertezze sul lavoro.

	2017	2016	2015	Var. % 2017/16
Fatturato (mln €) *	6.217	5.774	5.291	7,7%
Flotta				
- breve termine: flotta massima	175.100	161.513	144.787	8,4%
- lungo termine: end fleet	794.409	674.117	585.285	17,8%
Immatricolazioni (**)	407.884	374.716	317.119	8,8%
- breve termine	106.331	99.839	94.287	6,5%
- lungo termine	301.553	274.877	222.832	9,7%

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

** Dato comprensivo di vetture, furgoni, altro

Il biennio 2016-2017 col volano del super ammortamento ha visto protagonista anche l'auto aziendale in generale – che purtroppo ritorna da quest'anno ad un assurdo regime di tassazione, con forte disequilibrio rispetto ai livelli europei.

Il super ammortamento non è stato però il solo fattore determinante della crescita del noleggio: domanda turistica e di mobilità business, rinnovo ed ampliamento delle flotte per le aziende, nuova clientela nell'area delle micro imprese e dei professionisti, senza dimenticare il cosiddetto noleggio mid-term (la disponibilità di veicoli da un paio di mesi ad un anno). E poi i privati. Avvalendosi di grandi economie di scala, gli operatori del noleggio offrono oggi servizi di mobilità a costi contenuti anche per la clientela famiglie, che non gode ancora delle agevolazioni fiscali previste per le aziende. Per risultare appealing anche a questo target molto variegato, le proposte delle società di noleggio, e di recente delle case auto, stanno avendo in questi mesi il riflettore dell'advertising televisivo, con un'offerta sempre più articolata e flessibile, in risposta alle nuove esigenze di mobilità.

Effetto car sharing

Sdoganando l'immagine dell'auto condivisa, il car sharing ha accelerato maggior interesse verso i veicoli a noleggio, sul cui utilizzo si sono focalizzate le nuove attenzioni di mobilità. Nell'arco di pochi anni, le tessere sono arrivate a più di 1,3 milioni e nel 2017 i contratti sono stati ben 7 milioni. Un fenomeno che sta innovando radicalmente il modo di approcciarsi al trasporto individuale all'interno delle metropoli, imbattibile per spostamenti di breve durata, i cui effetti culturali superano i "confini cittadini".

I cambiamenti sul fronte mobilità

Il crescente apprezzamento dei concetti d'uso, di comodità, anche di possibile economicità rispetto all'auto in proprietà, hanno fatto il resto. E le aziende di noleggio proseguono sulla strada dell'innovazione, con un'offerta non più standardizzata, ma contrassegnata da grande flessibilità ed elasticità. È il successo delle app dedicate, di servizi semplici ed immediati, a conferma e supporto del cambiamento culturale in atto, indirizzato a preferire l'uso del bene rispetto alla proprietà, un uso facile con possibilità di rimodulazione continua ed efficienza amministrativa.

Uno scenario profondamente innovativo e rapido nella diffusione su cui gli organismi pubblici devono aumentare l'attenzione, accelerando il quadro normativo, lo sviluppo delle strutture e favorendo l'utilizzo di nuove tecnologie nei servizi di info-mobilità.

L'impatto in termini di sostenibilità della nuova mobilità che le associate diffondono, sostengono e sviluppano è davvero notevole se confrontato con un contesto di occasionali misure sulla circolazione e di annunci di futuri blocchi per i veicoli diesel anche di ultima e ultimissima generazione – o considerando che tuttora circolano sulle

nostre strade quasi 10 milioni di veicoli ante Euro 4 (abbiamo un tasso di rinnovo del parco tra i più bassi in EU) che producono elevatissime emissioni inquinanti e climalteranti rispetto alle più recenti motorizzazioni.

Le attività ed i risultati di ANIASA

In relazione a tali cambiamenti ANIASA ha moltiplicato gli sforzi per giocare un ruolo chiave nell'evoluzione della mobilità coprendo contemporaneamente il ruolo di collettore, portavoce, equilibratore di interessi e mediatore di posizioni. I contesti legislativi sono complessi, spesso incerti, talvolta poco "business friendly" – se non addirittura avversi – e qui le attività di informativa, comunicazione e presenza sui lavori parlamentari e governativi hanno richiesto grande focus.

Il superammortamento

Come prima accennato, il super ammortamento è stato anche nel 2017 un buon utilizzo della leva fiscale, che ha mitigato solo temporaneamente la penalizzante tassazione dell'auto aziendale in Italia, ininterrottamente evidenziata alle Istituzioni.

Insieme alle associazioni dell'automotive ANIASA ha chiesto quindi a Parlamento e Governo una proroga della misura, rimarcando gli effetti positivi sia per il parco auto nazionale, con veicoli più sicuri e meno inquinanti, sia per le stesse casse erariali, considerato il conseguente maggior gettito di imposte. ANIASA ritiene opportuno anche attraverso il fronte comune della "Coalizione dell'automotive" proporre una normativa fiscale di sistema sull'auto aziendale, che consideri il ruolo di grande rilievo del settore nell'economia del Paese.

Tempi più che maturi per la revisione del Codice della Strada

È indilazionabile la revisione del Codice della Strada, studiato con riferimento alla mobilità degli anni '80, adeguandolo non solo alle nuove forme ed esigenze della smart mobility e del vehicle sharing, ma anche alle classiche modalità d'uso dei veicoli in cui il noleggio non è ancora indicato. Un impegno che va chiesto nuovamente al Governo ed al Parlamento, da tradurre quanto prima sulla Gazzetta Ufficiale.

Qualche segnale in questa direzione è finalmente arrivato: con la "manovrina" di primavera scorsa è ora consentito agli esercenti servizi pubblici di linea di utilizzare in locazione senza conducente anche gli autobus ed i filobus. Si aprono così per il settore nuovi scenari, con confronto con le realtà pubbliche del trasporto locale, una possibilità di innovare e di modernizzare il Sistema Paese offrendo veicoli tecnologicamente avanzati, più sicuri e meno inquinanti.

ANIASA è intervenuta anche sulla locazione dei veicoli industriali, ancora oggi prevista solo tra gli iscritti al trasporto conto terzi, evidenziando in audizione alla Commissione Lavori Pubblici del Senato il contributo ed il sostegno del noleggio al rinnovamento dell'autotrasporto nazionale, in un quadro di massima sicurezza della circolazione.

La collaborazione con le Autorità indipendenti

La complessità del quadro normativo e le interrelazioni con nuovi scenari economici e di mercato registrano nei rapporti di ANIASA con le Autorità indipendenti opportunità di miglioramento per le attività delle associate.

La Delibera dell'Autorità Generale della Concorrenza e del Mercato del 13 aprile 2017, con cui dopo intensa attività di verifica ha certificato la piena corrispondenza dell'attività associativa alla normativa concorrenza, ha quindi confermato la solidità delle attività di compliance antitrust intraprese già da tempo dall'associazione – in modo particolare con il nuovo Statuto e la costituzione dell'Organismo di Vigilanza. Tutte misure migliorative, approvate da Confindustria, per un moderno sistema di rappresentanza imprenditoriale.

Di rilevanza storica il provvedimento del 30 novembre 2017 con cui l'Autorità Garante della Privacy, al fine di contrastare furti e appropriazioni indebite dei veicoli – ancora vera piaga del settore in Italia – ha autorizzato ANIASA a costituire e gestire una speciale banca dati. Decisione unica anche a livello internazionale nella regolamentazione dei dati personali, con il riconoscimento all'associazione di un ruolo di grande responsabilità, non solo verso le associate e la clientela, ma specialmente verso la collettività, visti i riflessi della problematica nelle attività criminali.

L'importanza della comunicazione: il nuovo sito

La crescita esponenziale di informazioni, comunicati, annunci riguardanti il settore, e l'automotive in generale richiede uno sforzo di comunicazione senza precedenti. A questo scopo è stato disegnato il nuovo portale ANIASA, totalmente rinnovato nella veste grafica, intuitivo e user friendly, aperto ad un numero di visitatori ampio e di diversa estrazione.

L'associazione ha attivato infatti un'offerta divulgativa digitale, che fornisce contenuti di interesse e facilmente fruibili per aziende associate, stakeholder, media, clienti attuali e futuri della sharing mobility e operatori di tutto l'automotive.

L'obiettivo è ambizioso: diventare un punto di riferimento sul web sia per l'offerta che per la domanda di renting e di smart mobility, un elemento centrale della nuova

fase evolutiva di ANIASA da Associazione dei noleggiatori – con focus aperto su connettività e condivisione – verso la rappresentanza del mondo della mobilità innovativa.

ANIASA e le sue aziende intendono aumentare la velocità nei cambiamenti, dare un segnale di innovazione, di dinamismo al contesto della mobilità nazionale: aspirazionalmente muoviamo il Paese verso il futuro.

Massimiliano Archiapatti,
Presidente ANIASA



Telematica e servizi alla nuova mobilità

ANIASA partecipa con grande attenzione alle analisi, ai dibattiti ed alle attività in corso sulla smart mobility e sui nuovi modelli di mobilità personale e aziendale.

Gli scenari sono in dinamico sviluppo e coinvolgono istituzioni, case automobilistiche, gestori di servizi telematici, fornitori di connessione digitale e tecnologia avanzata, esercizi pubblici e privati.

Le associate ANIASA, per esperienza e know-how sono in pole position con i loro device, i loro 854.000 veicoli gestiti, i 23 miliardi di chilometri percorsi, una rete che ogni giorno effettua 3.500 operazioni di manutenzione ordinaria e 1.600 interventi di assistenza su strada - e su cui, pesano, unicum in Europa, 6.000 furti per un danno di 65 milioni all'anno.

L'associazione ha quindi un ruolo chiave nel contesto attuale e nel disegno di quello futuro in cui evoluzione tecnologica e connettività, integrazione di telematica e dei servizi di mobilità, saranno sempre più vitali per assicurare mobilità sostenibile, informata, conveniente e in totale sicurezza per driver e veicolo.

ASPETTI MACROECONOMICI

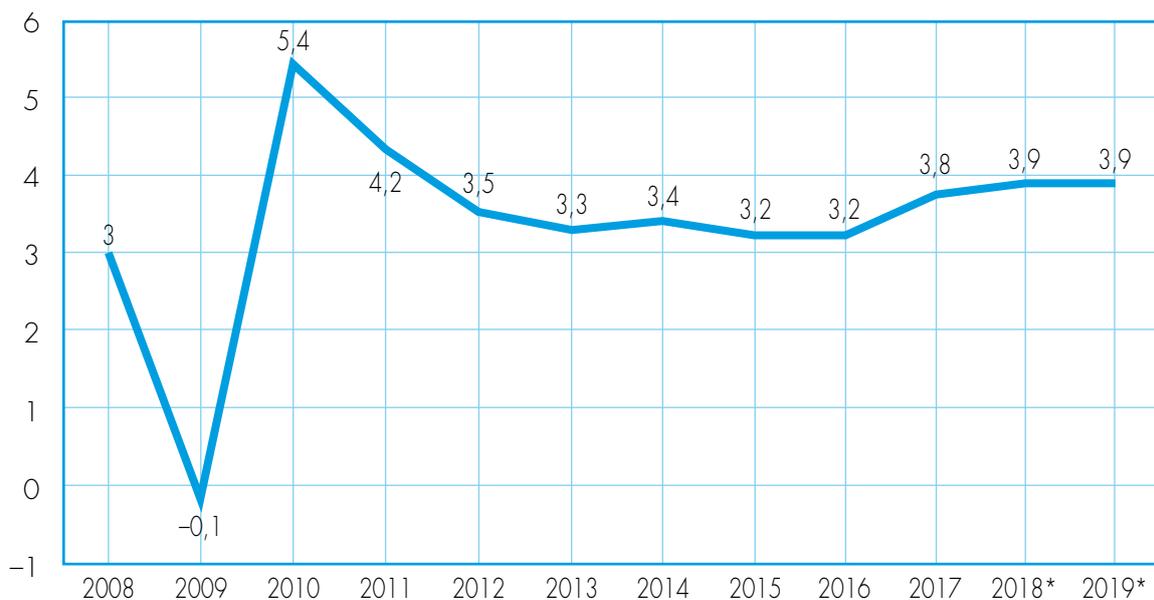
Nel 2017 l'economia mondiale si è sollevata da quel tasso di crescita intorno al 3,3% su cui era arenata da quattro anni, arrivando al 3,8%, livello che negli ultimi dieci anni era stato superato solo due volte, in occasione del "rimbalzo" seguito alla recessione del 2009.

A portare avanti la crescita è stata in primo luogo l'economia cinese, con un tasso di sviluppo tornato quasi al 7%, che ha interrotto quel trend di raffreddamento della crescita che andava avanti da cinque anni e che le previsioni vedono continuare.

L'economia americana, dopo la flessione nello sviluppo registrata l'anno precedente, è tornata vicino al livello del 2,5% intorno a cui oscilla in questo decennio. Il balzo più forte lo ha segnato però il Giappone, passando dallo 0,9 all'1,7% di sviluppo. Trattandosi di una società molto strutturata e legata ai suoi schemi, la crescita di questi anni probabilmente conferma che le ricette della "Abenomics" (politica monetaria espansiva, stimoli fiscali e riforme strutturali) i loro frutti li hanno prodotti.

Il PIL dell'area dell'Euro ha aggiunto mezzo punto al tasso già positivo del 2016, confermando di trovarsi in un periodo felice di crescita, che può definirsi robusta, alla luce del fatto che si tratta comunque di un'economia molto avanzata e di democrazie con elevatissimi sistemi di welfare e di protezioni sociali.

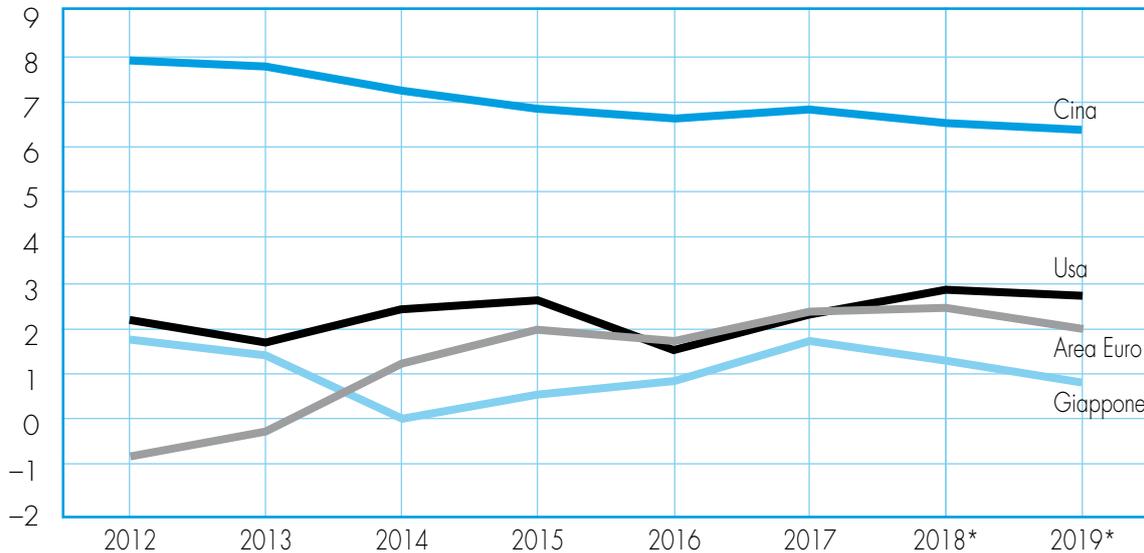
Grafico 1 - PIL mondo Var%



Fonte: IMF

*Proiezioni

Grafico 2 - PIL per Paese Var%

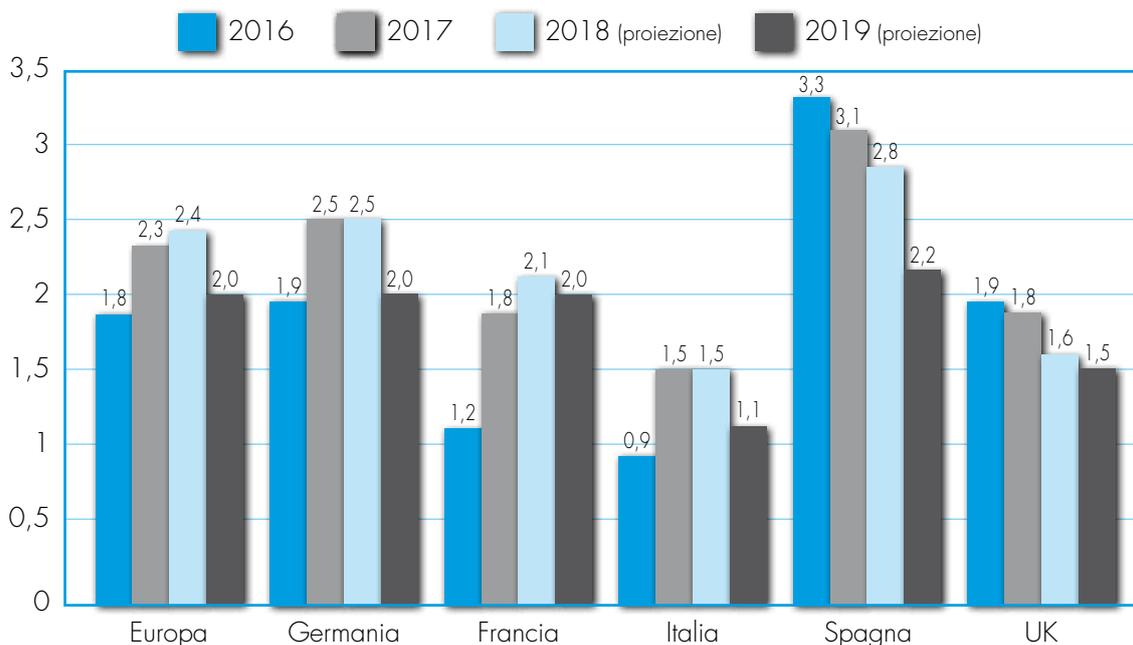


Fonte: IMF e Istat

* Proiezioni

La prima economia europea ha segnato uno sviluppo del 2,5% trainando anche le altre, ma solo in parte, vista la perdurante situazione di squilibrio della bilancia commerciale tedesca rispetto ai partner europei. Francia e Italia hanno fatto molto bene, ma tra le grandi quella che ha segnato lo sviluppo maggiore resta ancora la Spagna. Il Regno Unito ha segnato ancora un anno di crescita, nonostante le paventate difficoltà legate alla Brexit, che peraltro ancora non ha spiegato tutti i suoi effetti.

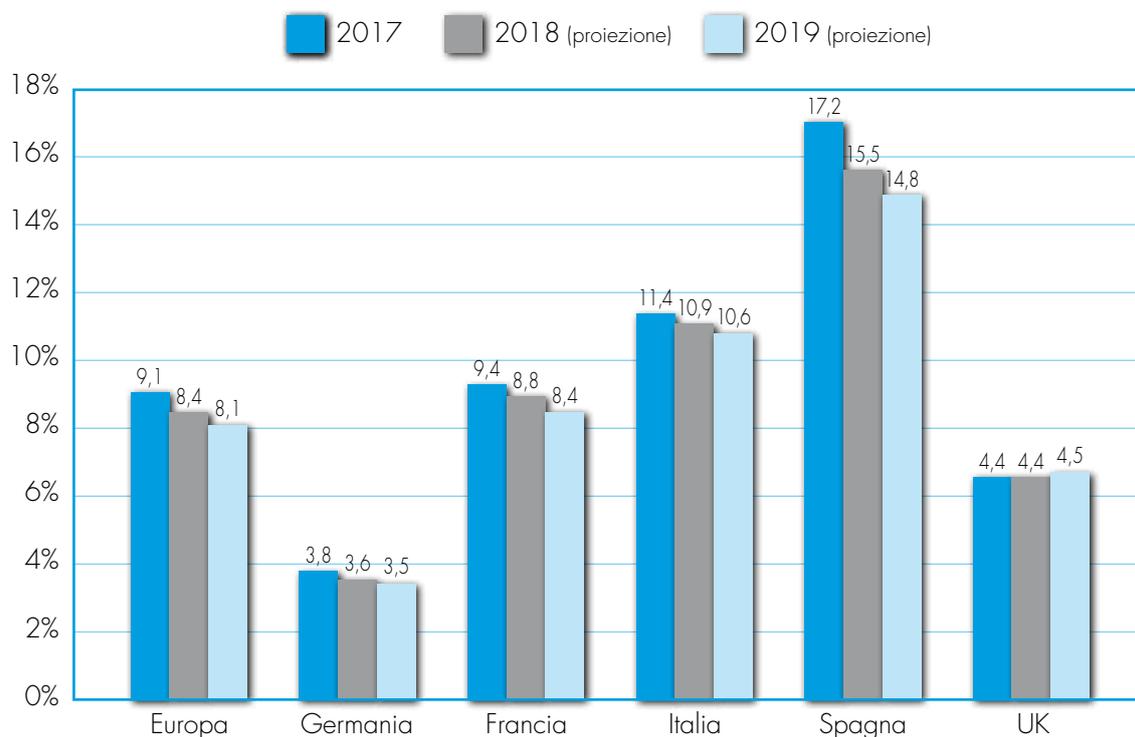
Grafico 3 - PIL Europa Var. %



Fonte: IMF

Nel 2017 il buon andamento dell'economia europea ha consentito di riassorbire parzialmente la disoccupazione, ormai abbondantemente sotto la soglia del 10%, salvo in Spagna e in Italia. Si osserva comunque la marcata differenza tra i paesi con un mercato del lavoro riformato e aperto, che beneficiano di tassi di disoccupazione quasi fisiologici, rispetto a quelli ancora molto rigidi e ingessati, che faticano a debellare questo grave handicap socio-economico.

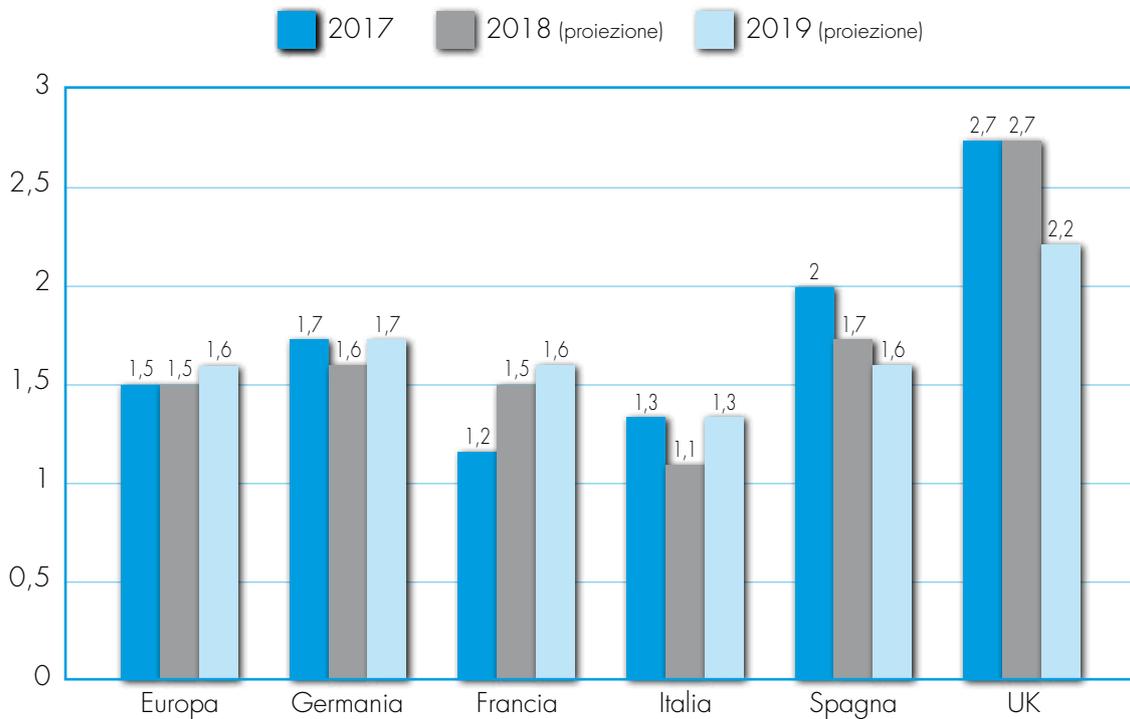
Grafico 4 - Tasso di disoccupazione Europa Var.%



Fonte: IMF

L'inflazione si è definitivamente allontanata dal buffer 0-1%, al quale era rimasta ancorata per anni, grazie alla politica monetaria espansiva proseguita nel 2017 dalla BCE, pur tuttavia senza avvicinarsi al target del 2%, che consentirebbe di alleggerire il peso del debito. Tra l'altro, non sfugge che il contributo alla media europea sia venuto soprattutto dall'inflazione in Spagna, in UK, quest'ultima attribuibile al deprezzamento della moneta rispetto all'Euro, e in Germania. Le altre grandi economie del continente, Francia e Italia, sono infatti ancora troppo vicine alla soglia dell'1%.

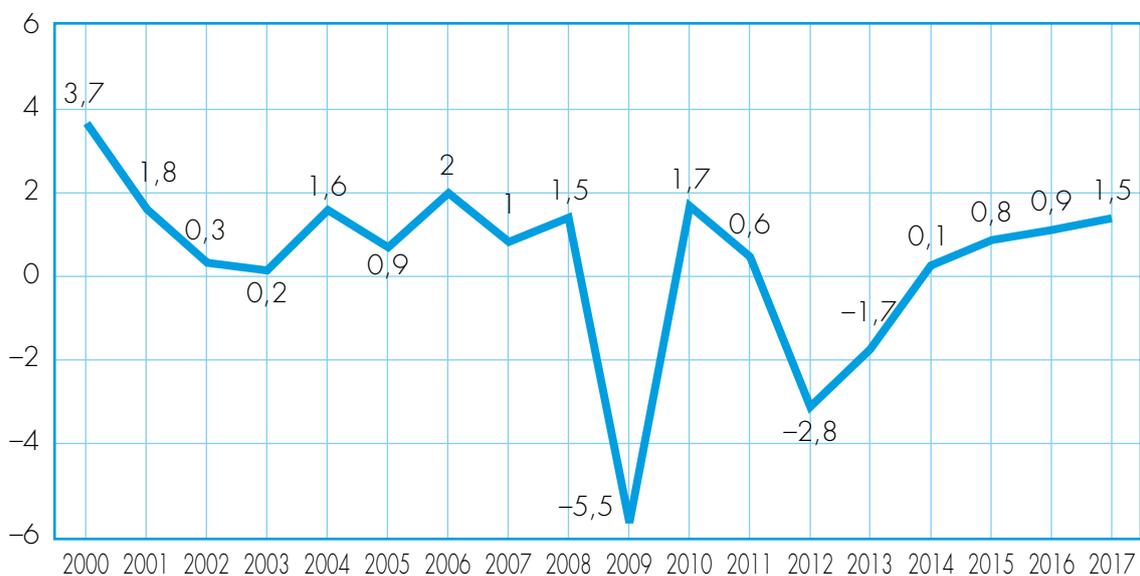
Grafico 5 - Prezzi al consumo Europa Var.%



Fonte: IMF

Nel 2017 l'economia italiana ha proseguito il percorso di sviluppo intrapreso nel 2014, quando ha interrotto il calo, concludendo il double dip dovuto prima alla crisi finanziaria e poi a quella del debito, ed ha ripreso a crescere, seppure con notevole lentezza.

Grafico 6 - Andamento PIL Italia. Var. %



Fonte: Istat

La crescita dell'economia ha corrisposto all'aumento dei consumi delle famiglie. Molto buona la crescita degli investimenti, inferiore solo alle movimentazioni di beni con l'estero, in entrambe le direzioni. Ancora al palo la spesa della Pubblica Amministrazione.

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

	Var. 2017/2016
PIL	+1,5%
Spesa per consumi delle famiglie	+1,4%
Spese per consumi amministrazioni pubbliche	+0,1%
Investimenti fissi lordi	+3,8%
Esportazioni	+5,4%
Importazioni	+5,3%

Fonte: Banca d'Italia e Istat

Nel 2017 ogni italiano ha prodotto oltre 26.000 euro di ricchezza, proseguendo il trend avviato dopo il 2013. Tuttavia, siamo ancora distanti non solo dal picco del 2007, che si avvicinava ai 29mila euro, ma anche dal livello toccato nel 2011, prima che le politiche restrittive dettate dalla crisi del debito frenassero la produzione.

Anche nel 2017 il tasso di disoccupazione ha continuato la discesa intrapresa due anni prima. Tuttavia, resta ancora il secondo più alto fra le grandi economie europee e uno dei principali aspetti di debolezza del nostro sistema produttivo. Una caratteristica della crisi finanziaria del decennio scorso è stata di essere stata seguita da una "jobless recovery", mostrando in molti paesi una estrema lentezza nel recuperare i livelli occupazionali. Nel nostro caso, tuttavia, non possiamo ignorare che ci sia anche una difficoltà tipica, legata al mercato del lavoro e alle competenze dell'offerta rispetto alle richieste del sistema produttivo.

Con tutte le debolezze ancora davanti, il 2017 è stato comunque un anno di buona crescita della produzione industriale, che in alcuni mesi è stata decisamente robusta. Il traino è venuto dalle esportazioni, ma come abbiamo visto anche i consumi interni hanno dato il loro contributo

Dal punto di vista della fiducia dei consumatori, il 2017 è iniziato sui livelli minimi degli ultimi anni, dove si trovava più o meno alla fine dell'anno precedente. Sembrava quasi che l'ottimismo registrato tra la metà del 2015 e la metà del 2016 fosse stato riconsiderato. Però a partire dall'estate la curva della fiducia si è impennata, tornando in alcuni mesi verso i massimi, sopra livello 115.

La fiducia delle imprese, meno soggetta a oscillazioni, stava muovendosi da due anni tra 100 e 105, ma a partire dall'inizio del 2017 è balzata in alto, posizionandosi sopra quota 105 e puntando verso il 110.

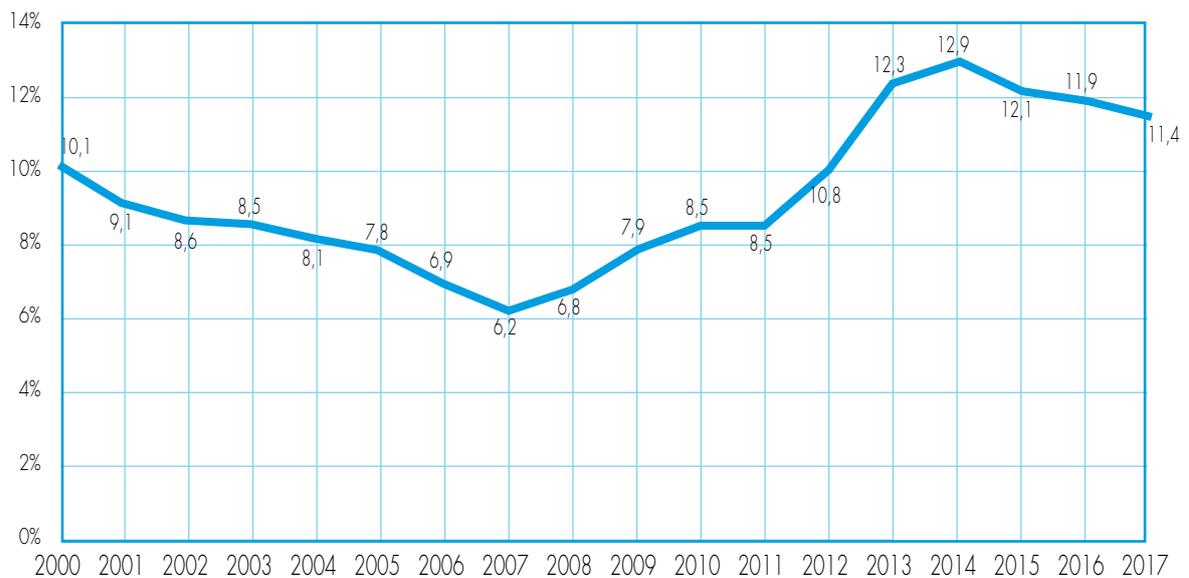
Grafico 7 - Indicatori vari Italia

PIL Pro capite Italia 2000-2017 (€)



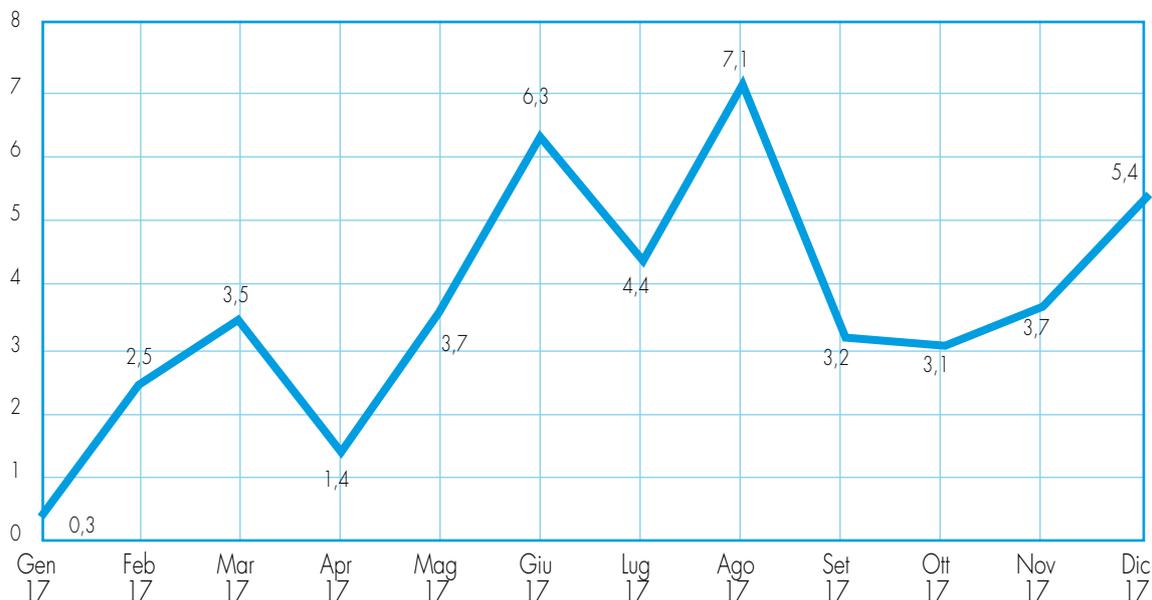
Fonte: Istat

Tasso di disoccupazione in Italia. %



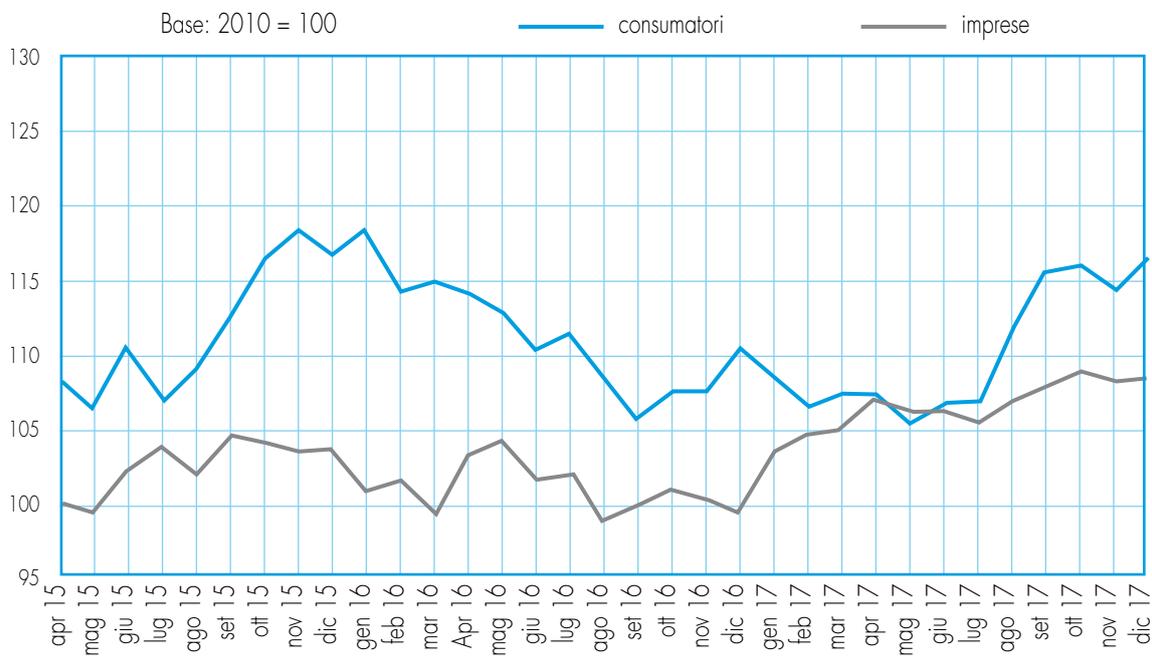
Fonte: Istat

Produzione industriale Italia.
Var. % vs. anno precedente (2017 = +3,6%)



Fonte: Istat

Indicatori di fiducia consumatori ed imprese



Fonte: Istat

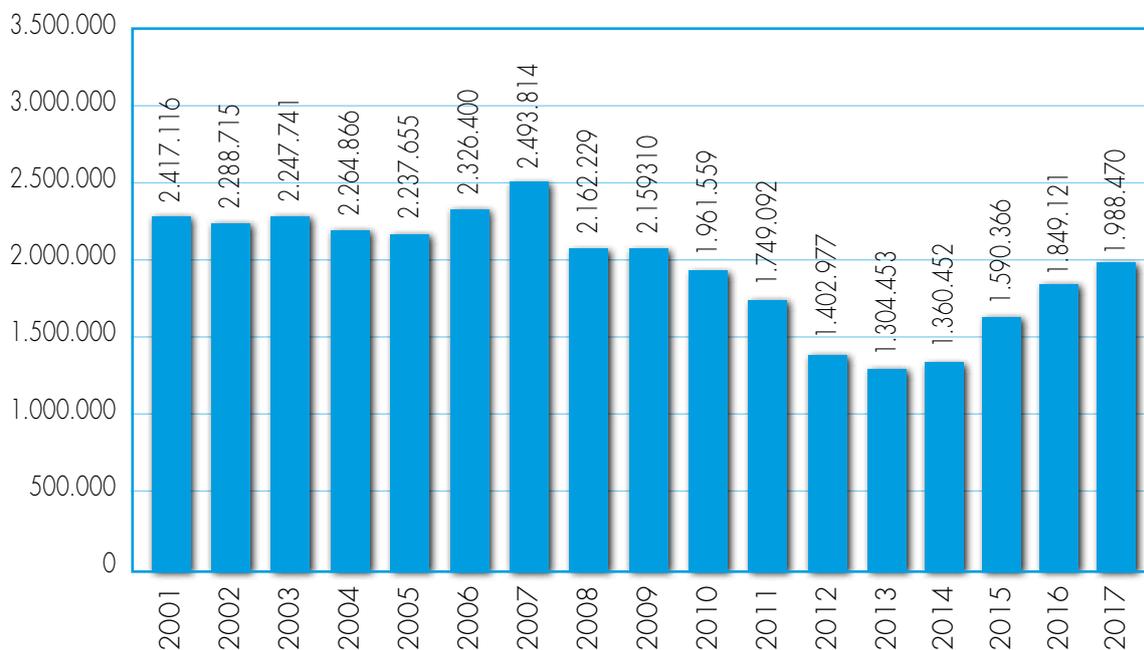
Tabella 2 – Variazione dei prezzi per tipologia di spesa in Italia. Variazioni %

Tipologia di spesa	2017 vs 2016
Prodotti alimentari e bevande analcoliche	+1,9%
Bevande alcoliche e tabacchi	+0,6%
Abbigliamento e calzature	+0,3%
Abitazione, acqua, elettricità e combustibili	+1,8%
Mobili, articoli e servizi per la casa	–
Servizi sanitari e spese per la salute	+0,2%
Trasporti	+3,4%
Acquisto automobile	+0,9%
Pneumatici	0%
Ricambi	+0,5%
Benzina	+5,9%
Gasolio	+8,0%
Lubrificanti	+0,8%
Riparazioni e manutenzioni mezzi di trasporto	+1,3%
Assicurazioni mezzi di trasporto	+1,3%
Comunicazioni	–2,3%
Ricreazione, spettacoli e cultura	+0,3%
Istruzione	–4,7%
Servizi ricettivi e ristorazione	+1,6%
Altri beni e servizi	+0,8%
Indice generale	+1,2%

Fonte: Istat

Nel 2017 le vendite di automobili nuove hanno toccato di nuovo quota 2 milioni, dato che non si registrava dal 2010. In termini di valore peraltro il risultato è stato decisamente migliore, con un giro d'affari di 38,6 miliardi di euro, superiore a quello del 2008, quando le auto vendute furono circa 200.000 in più. Tale performance è attribuibile in buona misura al peso dei SUV, modelli con cui i costruttori riescono a spuntare prezzi e margini superiori rispetto alle carrozzerie classiche, e alla domanda che richiede allestimenti sempre più ricchi e completi.

Grafico 8 - Trend immatricolato vetture in Italia. 2001-2016



Fonte: Unrae

Tabella 3 - Immatricolazioni autovetture per alimentazione Italia %

Alimentazione	2017	2016
Diesel	56,7%	57,4%
Benzina	31,6%	32,4%
GPL	6,5%	5,6%
Ibride	3,4%	2,1%
Metano	1,6%	2,4%
Elettrica	0,1%	0,1%
Totale	100%	100%

Fonte: Unrae

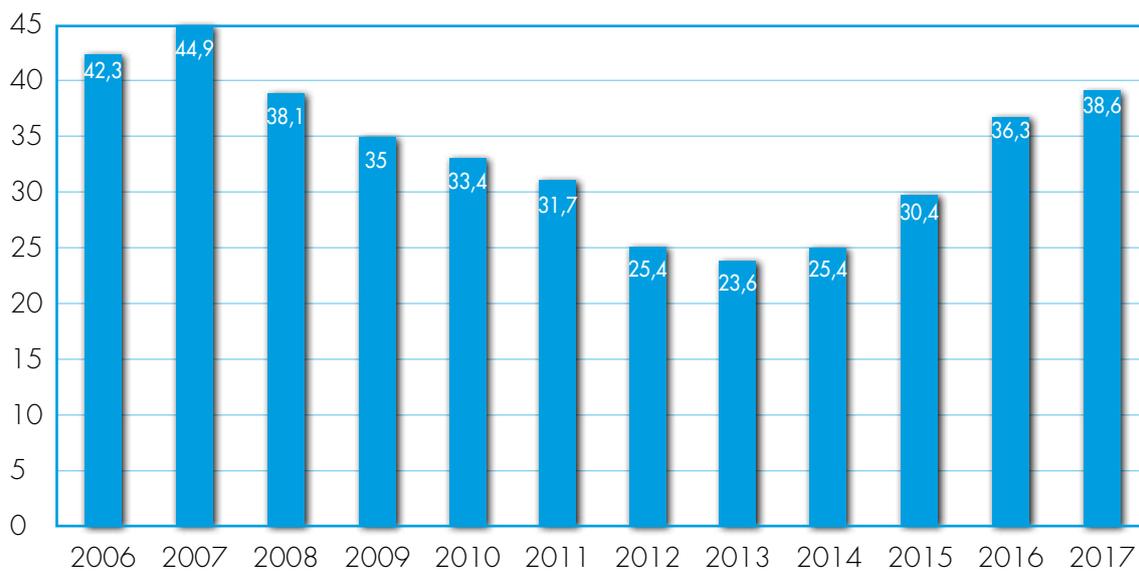
Nel 2017 c'è stata una lieve flessione nella quota delle motorizzazioni diesel, in favore di quelle a benzina, dovuta agli echi del diesel gate e alle minacce di limitarne la circolazione in futuro, venute da alcune amministrazioni.

Tabella 4 - Immatricolazioni autovetture per segmento Italia. Dati percentuali

Totale autovetture e fuoristrada	2017	2016
piccole (A)	16,7%	17,1%
utilitarie (B)	36,6%	38,1%
medie (C)	31,7%	30,4%
medie-superiori (D)	12,8%	12,2%
superiori (E)	2,0%	2,0%
alto di gamma (F)	0,3%	0,3%

Fonte: Unrae

Grafico 9 - Mercato auto nuove 2006-2017 Italia. Valore al netto di sconti e incentivi. Dati in miliardi di euro



Fonte: Fleet&Mobility

In termini di valore, il mercato delle vetture nuove nel 2017 ha abbondantemente recuperato e superato il livello pre-crisi identificabile con l'anno 2010.

**Tabella 5 - La domanda aggregata di automobili
2012-2017 Italia**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nuovo '000	1.411	1.311	1.371	1.575	1.847	1.988
Var. % vs anno prec.	-19%	-7%	5%	15%	17%	8%
Usato netto '000 (al netto di minivolture e Km 0)	2.453	2.419	2.454	2.605	2.673	2.735
Var. % vs anno prec.	-8%	-1%	1%	6%	3%	2%
Totale vendite '000	3.864	3.730	3.825	4.180	4.520	4.723
Var. % vs anno prec.	-13%	-3%	3%	9%	8%	4%

Fonte: elaborazioni Fleet&Mobility su varie fonti

La domanda aggregata di auto degli italiani, che include l'usato (al netto delle mini-volture e dei km0) e il nuovo, ha superato i 4,7 milioni di unità, con una crescita del 4% rispetto all'anno precedente.

Il traffico passeggeri negli aeroporti è cresciuto del 7% lo scorso anno, trainato soprattutto dal turismo di vacanza, come dimostrano le ottime performance di scali quali Napoli, Catania, Palermo, Cagliari, Venezia e Roma Ciampino. Mentre gli spostamenti per affari con pernottamento sono risultati in calo, quelli per vacanza sono aumentati del 3% e la loro durata media si è attestata sui 6 giorni, rispetto ai 5,6 dell'anno precedente.

Nel 2017 oltre un terzo dei viaggi con pernottamento sono stati fatti senza una prenotazione. Negli altri casi, quasi sempre la prenotazione era diretta e via internet, non intermediata da un'agenzia. Il segno di una mobilità molto più estemporanea e sotto il diretto controllo del viaggiatore.

Tabella 6 - Numero dei passeggeri nazionali e internazionali per aeroporto. 2017

Aeroporto	2017	Var. % '17 vs '16	Quota 2017
Roma Fiumicino	40.841.141	-2%	23,4%
Milano Malpensa	22.037.241	14%	12,6%
Bergamo	12.330.783	11%	7,1%
Venezia	10.347.377	8%	5,9%
Milano Linate	9.503.065	-1%	5,4%
Catania	9.109.745	15%	5,2%
Napoli	8.552.223	27%	4,9%
Bologna	8.181.654	7%	4,7%
Roma Ciampino	5.855.450	9%	3,4%
Palermo	5.753.045	8%	3,3%
Pisa	5.222.286	5%	3,0%
Bari	4.669.278	8%	2,7%
Torino	4.165.921	6%	2,4%
Cagliari	4.149.585	13%	2,4%
Verona	3.077.323	11%	1,8%
Treviso	3.010.638	14%	1,7%
Olbia	2.785.200	11%	1,6%
Firenze	2.646.046	6%	1,5%
Lamezia Terme	2.539.233	1%	1,5%
Brindisi	2.314.317	0%	1,3%
Alghero	1.318.210	-2%	0,8%
Trapani	1.291.346	-13%	0,7%
Genova	1.241.502	-2%	0,7%
Trieste	777.575	7%	0,4%
Pescara	665.127	17%	0,4%
Ancona	477.472	0%	0,3%
Comiso	436.496	-5%	0,2%
Reggio Calabria	380.062	-21%	0,2%
Lampedusa	257.412	14%	0,1%
Perugia	246.543	13%	0,1%
Parma	159.330	-16%	0,1%
Cuneo	116.343	-11%	0,1%
Grosseto	9.899	356%	0,0%
Brescia	8.146	-38%	0,0%
Bolzano	6.058	-4%	0,0%
Foggia	70	-	0,0%
TOTALI	174.783.998	7%	100%

Fonte: Elaborazione su dati Assoaeroporti

Tabella 7 - Viaggi per tipologia. Valori x 1.000

	2017	Var '17 vs '16	Quota %
Viaggi per vacanza	60.643	3%	91%
Viaggi per lavoro	5.704	-16%	9%
Totale viaggi	66.347	-	100%

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

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

	2017	2016
Viaggi per vacanza	6,0	5,6
Viaggi per lavoro	3,5	3,5
Totale viaggi	5,8	5,4

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

Tabella 9 - Organizzazione del viaggio (dati percentuali)

	Viaggi per vacanza	Viaggi per lavoro	Totale viaggi
Prenotazione diretta	54,7	66,7	55,7
- di cui tramite internet	43,0	55,2	44,1
Prenotazione presso agenzia	7,2	9,5	7,4
Nessuna prenotazione	38,0	22,0	36,6
Non sa non risponde	0,2	1,8	0,3
Totale	100	100	100

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

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

2017	Viaggi per vacanza	Viaggi per lavoro	Totale viaggi
ITALIA	81,6	75,0	81,0
- Nord	36,2	37,3	36,3
- Centro	20,4	21,2	20,4
- Sud	25,1	16,4	24,4
ESTERO	18,4	25,0	19,0
- Paesi Unione Europea	12,9	18,5	13,4
- Altri Paesi Europei	3,0	1,6	2,9
- Resto del Mondo	2,4	4,9	2,6
Totale	100	100	100

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



IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL 2017

INDICATORI CHIAVE

La domanda di noleggio continua a crescere, ma non allo stesso ritmo il giro d'affari. I noleggi effettuati nel 2017 sono risultati infatti circa il 6% in più di quelli registrati l'anno precedente, per un numero di giorni aumentato quasi del 7%. Questo punto di distanza indica come ogni noleggio sia stato leggermente più lungo, con una durata media attestata sui 6,7 giorni, rispetto ai 6,6 del 2016.

Noleggiare per più giorni comporta delle efficienze e dunque un prezzo leggermente inferiore, ma la flessione da 238 euro per noleggio del 2016 ai 232 del 2017 appare eccessiva, non spiegabile solo con l'allungamento (minimo) delle durate. Parallelamente il fatturato medio per singolo giorno di noleggio si è attestato sotto i 35 euro, laddove era sopra i 36 un anno prima.

Si evidenzia anche nel 2017 l'estrema competitività del mercato, che assume tratti eccezionali nella fase di aumento oggettivo della domanda, non riconducibile alla pressione dell'offerta. In particolare, va segnalato il trend di contrazione del prezzo medio che interessa la domanda da parte di clienti privati, sia attraverso il canale lungo degli intermediari, sia anche in quello corto, diretto fra i noleggiatori e i clienti. Pur su livelli di prezzo medio superiori (42 euro al giorno rispetto ai 32 praticato dagli intermediari), gli operatori ne hanno in pratica seguito la tendenza aggressiva nella medesima misura di quasi 2 euro in meno da un anno all'altro.

L'altro fenomeno rilevante che emerge dall'analisi del 2017 è la flessione del giro d'affari legato all'attività di replacement, ossia la fornitura di veicoli sostitutivi agli operatori del noleggio a lungo termine. Tutti gli indicatori di questo canale indicano come la contrazione sia avvenuta nella somministrazione di noleggi di lunga durata, probabilmente i mensili e pluri-mensili. Probabilmente, la disponibilità dei noleggiatori a lungo termine di un prodotto di noleggio mensile, ormai diffusa, ha ridotto da parte loro la necessità di ricorrere ai servizi del rent-a-car, ai quali invece continuano a fare ricorso per le forniture brevi, che ovviamente hanno un prezzo per giorno più elevato.

Sotto il profilo gestionale, va senz'altro sottolineato il recupero di efficienza nella flotta, che risulta utilizzata nel 2017 per oltre il 79% del tempo, mentre l'anno precedente era scesa al 76%, interrompendo una lunga serie virtuosa. Questo è accaduto nonostante che la disponibilità di veicoli sia comunque aumentata, come immatricolazioni, infloccato e flotta media. Evidentemente, una diversa distribuzione della domanda nell'arco dei dodici mesi ha reso possibile una gestione ottimizzata.

Dal punto di vista dell'organizzazione, gli operatori hanno risposto alla maggior domanda aumentando la copertura del territorio, attraverso un incremento delle stazioni di noleggio, che hanno superato quota mille. L'operazione è avvenuta però con maggior ricorso ai partner sul territorio, tanto che gli addetti diretti risultano ottimizzati, anche se probabilmente gli indiretti avranno segnato un incremento sensibile.

Tabella 11 - Indicatori chiave del noleggio a breve termine

	2017	2016	Var. %
Fatturato (€)	1.207.347.195	1.171.515.151	3,1%
Giorni di noleggio	34.690.046	32.459.696	6,9%
Numero di noleggi	5.204.881	4.923.576	5,7%
Durata media per noleggio - gg	6,7	6,6	1,1%
Fatturato per noleggio ¹ (€)	232	238	-2,5%
Fatturato per giorno di noleggio ¹ (€)	34,8	36,1	-3,6%
Fatturato per veicolo ¹ (€)	10.066	10.024	0,4%
Utilizzo medio della flotta	79,2%	76,1%	4,1%
Flotta media	119.946	116.875	2,6%
Immatricolazioni (auto e furgoni) ²	106.331	99.839	6,5%
Punti vendita (stazioni di noleggio)	1.019	988	3,1%
Occupati diretti	1.983	2.088	-5,0%

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

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



ANALISI DEL FATTURATO

Il noleggio a breve termine ha registrato nel 2017 una crescita del giro d'affari del 3,1%, sviluppando 1 miliardo e 207 milioni di euro contro 1 miliardo e 172 milioni di euro del 2016.

Si tratta del record storico del settore, un risultato eccezionale che mette in evidenza il ruolo centrale del settore noleggio nel panorama dei servizi di mobilità rivolti alle persone e alle imprese.

Il 70% del giro d'affari è generato dalla tariffa di base del noleggio, mentre il 24% è realizzato da tutti quei prodotti e servizi accessori che possono essere scelti dal cliente in fase di noleggio della vettura come ad esempio i seggiolini per i bambini, il navigatore, la nomina di un secondo guidatore, la possibilità di riconsegnare l'auto in una location diversa da quella del ritiro, o anche coperture assicurative opzionali.

Il restante 6% del giro d'affari è generato dalla categoria denominata "altro fatturato"; si tratta di alcune voci strettamente correlate al comportamento del cliente in fase di prenotazione e di utilizzo dell'auto come ad esempio la quota che il noleggiatore trattiene se un cliente che ha prenotato l'auto non si presenta presso la stazione di noleggio, oppure le fee legate alla gestione di alcune pratiche come le multe, i sinistri e il servizio di rifornimento di carburante oppure le quote per le franchigie per danni e furti delle vetture.

Il giro d'affari generato dalle stazioni aeroportuali e dalle stazioni downtown è cresciuto della stessa percentuale +3,1%, segno che gli operatori stanno dedicando sempre più attenzione al business cittadino; anche se il fatturato generato in aeroporto continua a pesare due terzi dell'intero giro d'affari.

I clienti che noleggiavano direttamente pesano il 32% del giro d'affari complessivo. Hanno prodotto 384 milioni di euro, in crescita del 7,9% rispetto al 2016. La quota di fatturato generato dalle convenzioni con le aziende clienti è stata invece di 271 milioni di euro, in linea con il 2016.

Il fatturato derivante dal canale B2B2C, cioè realizzato attraverso i clienti che noleggiavano attraverso gli intermediari tra cui broker, tour operator, Olta (on line travel agency), ecc., ha registrato nel 2017 una crescita del 2,8% a fronte di un peso percentuale pari al 37%. Questo dimostra come la penetrazione di prodotti e servizi legati alla sfera leisure, come il noleggio a breve, è stata sviluppata utilizzando molto questo canale che consente di raggiungere milioni di potenziali clienti, altrimenti non intercettabili dalla singola società di noleggio con le proprie sole forze.

In calo il segmento del replacement che ha perso quasi cinque punti percentuali. 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.

Gli operatori hanno aumentato i volumi di vendita (i giorni sono aumentati del 6,9%), con dei prezzi più bassi. Infatti, il fatturato per giorno di noleggio (revenue per day) è passato da 36,1 a 34,8 euro con una contrazione del 3,6%. Anche il fatturato per noleggio (revenue per rental) è diminuito, passando da 238 euro a 232 euro (-2,5%). Il fatturato sviluppato da ogni singola auto, sia in proprietà, che acquisita in altra forma (revenue per vehicle), si è attestato nel 2017 a 10.066 euro (+0,4% verso il 2016).

I tre indicatori su rappresentati – revenue per day, revenue per rental e revenue per vehicle – sono ottenuti dividendo il fatturato rispettivamente per i giorni di noleggio, il numero di noleggi e la flotta media.

Tabella 12 - Distribuzione del fatturato per tipologia di servizio

	2017	2016	Var. %
Fatturato totale	1.207.347.196	1.171.515.153	3,1%
- fatturato di base	844.585.389	827.427.880	2,1%
- fatturato su servizi accessori	295.930.416	282.451.584	4,8%
- altro fatturato	66.831.391	61.635.688	8,4%

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

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

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

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

(3) Altro fatturato è generato dalle seguenti voci:

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



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

	2017	2016	Var. %
Fatturato totale	1.207.347.196	1.171.515.152	3,1%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- fatturato su vetture	1.146.936.184	1.114.417.316	2,9%
- fatturato su furgoni	60.411.011	57.097.836	5,8%
Distribuzione per tipologia di location			
- fatturato realizzato presso aeroporti	784.092.055	760.795.839	3,1%
- fatturato realizzato presso downtown	423.255.139	410.719.310	3,1%
Distribuzione per tipologia di canale			
- fatturato b2c (realizzato su clienti che noleggiavano direttamente)	383.506.010	355.389.383	7,9%
- fatturato b2b2c (realizzato su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, olta, ...)	451.753.918	439.427.339	2,8%
- fatturato b2b.1 (realizzato su attività di replacement)	100.636.596	105.405.474	-4,5%
- fatturato b2b.2 (realizzato su convenzioni con aziende clienti)	271.450.671	271.292.954	0,1%

ANALISI DEI VOLUMI

Le società di noleggio a breve termine hanno generato nel 2017 5,2 milioni di noleggi, pari ad una crescita del 5,7% rispetto al 2016.

I giorni di noleggio nel 2017 sono stati pari a circa 34,7 milioni (+6,9%). La durata media dei noleggi è aumentata dell'1,1%, attestandosi a 6,7 giorni.

La differenza tra la crescita dei volumi, +6,9%, e la crescita del fatturato, +3,1%, è da rintracciare nella contrazione del 3,6% dei prezzi medi. Infatti, il cliente per noleggiare un'auto nel 2017 ha speso mediamente 34,8 euro al giorno, per tenerla 6,7 giorni (durata media) 232 euro contro i 238 del 2016.

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

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

	2017	2016	Var. %
Giorni di noleggio totali	34.690.046	32.459.696	6,9%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- giorni di noleggio di vetture	33.193.002	31.266.125	6,2%
- giorni di noleggio di furgoni	1.497.044	1.193.571	25,4%
Distribuzione per tipologia di location			
- giorni realizzati presso aeroporti	21.658.279	20.158.416	7,4%
- giorni realizzati presso downtown	13.031.767	12.301.280	5,9%
Distribuzione per tipologia di canale			
- giorni b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	9.197.142	8.192.556	12,3%
- giorni b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, olta, ...)	14.224.348	13.020.135	9,2%
- giorni b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	3.578.134	3.920.691	-8,7%
- giorni b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	7.690.423	7.326.314	5,0%



Nelle città si è noleggiato di più rispetto al 2016 e con durate più corte. Analizzando i numeri, i noleggi sono aumentati del 7,6%, la durata media si è ridotta dell'1,5%, passando da 7,8 a 7,7 giorni, e i giorni di noleggio sono aumentati di quasi 6 punti percentuali.

Nelle location cittadine si è noleggiato a prezzi più bassi rispetto al 2016. Il cliente per noleggiare in città ha speso 32,5 euro al giorno, contro i 33,4 del 2016, e per tenere l'auto per 7,7 giorni ha pagato 249 euro contro i 260 del 2016 a fronte di una durata media di 7,8 giorni.

Anche negli aeroporti si è noleggiato di più rispetto al 2016, ma con durate più lunghe.

Venendo ai numeri, i noleggi sono aumentati del 4,8%, la durata media è salita del 2,5%, passando da 6 a 6,2 giorni, e i giorni di noleggio sono aumentati del 7,4%.

Anche nelle location aeroportuali si è noleggiato a prezzi più bassi rispetto al 2016. Il cliente per noleggiare in aeroporto ha speso 36,2 euro al giorno, contro i 37,7 del 2016, e per tenere l'auto 6,2 giorni ha pagato 224 euro contro i 227 del 2016 a fronte di una durata media di 6 giorni.

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

	2017	2016	Var. %
Numero dei noleggi totali	5.204.881	4.923.576	5,7%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- noleggi di vetture	5.006.824	4.745.093	5,5%
- noleggi di furgoni	198.057	178.483	11,0%
Distribuzione per tipologia di location			
- noleggi realizzati presso aeroporti	3.507.308	3.345.810	4,8%
- noleggi realizzati presso downtown	1.697.573	1.577.766	7,6%
Distribuzione per tipologia di canale			
- noleggi b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	1.604.016	1.467.984	9,3%
- noleggi b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, olta, ...)	2.105.764	1.969.818	6,9%
- noleggi b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	317.337	330.950	-4,1%
- noleggi b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	1.177.765	1.154.824	2,0%

Tabella 16 - Durata media (in giorni) dei noleggi per tipologia veicolo, location e canale

	2017	2016	Var. %
Durata media per noleggio	6,7	6,6	1,1%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- di cui durata media per noleggio di vetture	6,6	6,6	0,6%
- di cui durata media per noleggio di furgoni	7,6	6,7	13,0%
Distribuzione per tipologia di location			
- di cui durata media per noleggio presso aeroporti	6,2	6,0	2,5%
- di cui durata media per noleggio presso downtown	7,7	7,8	-1,5%
Distribuzione per tipologia di canale			
- di cui durata media per noleggi b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	5,7	5,6	2,7%
- di cui durata media per noleggi b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, olta, ...)	6,8	6,6	2,2%
- di cui durata media per noleggi b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	11,3	11,8	-4,8%
- di cui durata media per noleggi b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	6,5	6,3	2,9%



IL CLIENTE

L'identikit del cliente medio del 2017 mostra sostanzialmente gli stessi tratti di quello del 2016.

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

Relativamente ai segmenti per età, la fascia dei giovani, che comprende le persone tra i 18 e i 35 anni, pesa il 24% ed ha guadagnato un punto di quota rispetto al 2016, mentre la fascia intermedia, persone comprese tra i 36 e i 55, detiene il 57% dei noleggi, e ha perso un punto di share. La fascia dei clienti più maturi ha un peso percentuale del 19%, in linea con la quota del 2016.

Anche segmentando i noleggi per nazionalità, emerge che le quote hanno subito leggerissimi cambiamenti rispetto all'anno precedente: il peso di quelli realizzati dai clienti italiani è pari al 53% (-1% rispetto al 2016), quello dei clienti europei si attesta al 31% (+1% rispetto all'anno precedente), i noleggi dagli USA pesano il 6% (nel 2016 il 5%), mentre il peso dei noleggi realizzati dai clienti extraeuropei si è ridotto al 10%.

Tabella 17 - Distribuzione del numero dei noleggi per età e nazionalità

	2017	2016
Distribuzione per età		
- noleggi a clienti con età da 18 a 35 anni	24%	23%
- noleggi a clienti con età da 36 a 55 anni	57%	58%
- noleggi a clienti con età oltre i 55 anni	19%	19%
Distribuzione per nazionalità		
- noleggi a clienti di nazionalità italiana	53%	54%
- noleggi a clienti di nazionalità europea	31%	30%
- noleggi a clienti di nazionalità americana	6%	5%
- noleggi a clienti di altra nazionalità	10%	11%



ANALISI DELLA FLOTTA

La flotta media è aumentata nel 2017 del 2,6%. Tale indicatore rappresenta il numero dei veicoli che mediamente nell'anno sono disponibili presso le stazioni di noleggio degli operatori.

Nel settore del rent-a-car è vitale effettuare delle previsioni accurate e corrette sui volumi futuri (numeri e giorni di noleggio) e misurare conseguentemente e adeguatamente il numero dei veicoli in dotazione presso le stazioni di noleggio per far fronte alle richieste della domanda.

Nel 2017 gli operatori, in previsione di una domanda in aumento rispetto al 2016, hanno risposto con un incremento del numero dei veicoli a disposizione e con l'ottimizzazione dell'utilizzo della flotta (+4,1%). Tale incremento è riscontrabile anche analizzando l'inflottato che è il numero puntuale di veicoli che nel corso dell'anno entrano nella disponibilità fisica del noleggiatore, questo indicatore è aumentato rispetto al 2016 del 6,6%.

L'acquisizione di tali veicoli è avvenuta attraverso il ricorso alle immatricolazioni (che risultano in aumento del 6,5%), e anche attraverso altre forme di acquisizione dei veicoli diverse dalla proprietà (come il noleggio al lungo termine oppure il leasing dei veicoli) per poi noleggiare gli stessi a breve termine ai clienti (il rent to rent). Questo fenomeno è in crescita rispetto al 2016 (+4,3%).

Nel 2017 le società di noleggio a breve termine hanno ceduto circa 157.000 veicoli usati.

Il tempo di permanenza in flotta delle vetture è salita nel 2017, seppur lievemente: 9 mesi contro 8,7 mesi del 2016. I furgoni nel 2017 sono stati sostituiti mediamente dopo 20,2 mesi, contro i 18,5 mesi del 2016.

La combinazione di questi fenomeni – immatricolazioni, acquisizioni, cessione di usato e tempo di permanenza in flotta – ha generato una flotta media di quasi 119.950 veicoli con un incremento del 2,6% rispetto al 2016. La flotta media vetture è salita del 2,1%, quella dei furgoni del 14,6%.

La flotta media delle vetture degli operatori del noleggio è distribuita tra i segmenti come segue: il segmento A pesa il 21%, il segmento B il 29%, il segmento C il 30%. Le auto superiori e quelle alto di gamma, segmenti D, E e F, pesano complessivamente il 20%.

La flotta di picco massimo è il numero massimo dei veicoli che i noleggiatori hanno avuto a disposizione in un determinato momento durante l'anno. Tale indicatore contava nel 2017 oltre 175.000 veicoli, registrando una crescita dell'8,4% rispetto



alla stessa misurazione dell'anno precedente. Quella delle vetture è stata pari a oltre 168.000 unità, con un incremento percentuale dell'8%, mentre quella dei furgoni è stata di oltre 7.000 unità con una crescita del 18%.

La flotta di picco minimo è il numero minimo di veicoli che i noleggiatori hanno avuto a disposizione in un determinato momento durante l'anno. Questa contava nel 2017 oltre 78.000 unità, registrando una crescita di circa l'8% rispetto all'anno precedente.

Il rapporto tra la flotta di picco massimo e la flotta media è utile per quantificare l'impatto della stagionalità sulla dotazione dei veicoli. Tale rapporto è stato per le vetture pari al 148%: per servire la domanda massima ci è voluto il 48% 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 picco massimo è stata leggermente superiore alla flotta media annuale.

Tabella 18 - Distribuzione della flotta media per tipologia di veicolo

	2017	2016	Var. %
Flotta media	119.946	116.875	2,6%
- di cui vetture	113.852	111.558	2,1%
- di cui furgoni	6.094	5.317	14,6%

Tabella 19 - Inflottato

	2017	2016	Var. %
Inflottato	155.361	145.674	6,6%

Tabella 20 - Distribuzione della flotta media vetture per segmento

	2017	2016
- di cui segmento A – piccole	21%	17%
- di cui segmento B – utilitarie	29%	28%
- di cui segmento C – medie	30%	31%
- di cui segmento D – medie-superiori	12%	15%
- di cui segmento E – superiori	5%	6%
- di cui segmento F – alto di gamma	2%	3%

Tabella 21 - Permanenza media dei veicoli in flotta (mesi)

Mesi	2017	2016
Permanenza di vetture in flotta	9,0	8,7
Permanenza di furgoni in flotta	20,2	18,5

Tabella 22 - Distribuzione della flotta di picco massimo per tipologia di veicolo

	2017	2016	Var. %
Flotta di picco massimo	175.101	161.513	8,4%
- di cui vetture	168.056	155.560	8,0%
- di cui furgoni	7.045	5.953	18,3%

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

	2017	2016	Var. %
Flotta di picco minimo	78.378	72.684	7,8%
- di cui vetture	72.743	67.982	7,0%
- di cui furgoni	5.636	4.702	19,9%



UTILIZZO DELLA FLOTTA

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

Nel 2017 l'utilizzo è stato pari al 79,2%. Questo vuol dire che il singolo veicolo, per 100 giorni di permanenza in flotta, è stato noleggiato per 79,2 giorni. Su base annua ogni veicolo è stato noleggiato per 289 giorni.

Nel dettaglio, l'utilizzo delle auto è stato del 79,9%, in crescita di 4 punti percentuali rispetto al 2016, mentre quello dei furgoni del 67,3%, in crescita di 9,4 punti percentuali.

Tabella 24 - Utilizzo medio della flotta per tipologia di veicolo (percentuali di utilizzo)

	2017	2016	Var. %
Utilizzo medio della flotta	79,2%	76,1%	4,1%
- utilizzo medio della flotta vetture	79,9%	76,8%	4,0%
- utilizzo medio della flotta furgoni	67,3%	61,5%	9,4%

IMMATRICOLAZIONI E ACQUISIZIONI

Le immatricolazioni e le acquisizioni sono i due metodi utilizzati dagli operatori per dotarsi di flotta, utile per essere noleggiata.

I noleggiatori a breve termine, nel caso delle immatricolazioni, comprano i veicoli dalle case automobilistiche e in misura minore anche da alcuni grandi concessionari. Detengono le vetture mediamente per 9 mesi e i furgoni per 20, e dopo tale periodo una parte di questi (la maggior parte) vengono riconsegnati alle case automobilistiche (buy back), e la restante parte viene venduta sul mercato.

La vendita avviene attraverso diversi canali: piazzali dell'usato appartenenti alle società di noleggio, vendita via web, aste on line, vendita tramite agenti.

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



Si tratta di una prassi ormai consolidata e sempre più utilizzata dagli operatori che ha il vantaggio di non impegnare capitali finanziari per l'acquisto delle auto, pagando esclusivamente un canone di noleggio.

Le immatricolazioni delle vetture nel 2017 sono aumentate del 6,4%, quelle dei furgoni di 8,9 punti percentuali. Il valore totale delle immatricolazioni è salito di 7,4 punti percentuali. Questo è stato determinato dalla combinazione dell'incremento del numero dei veicoli acquistati (6,5%) e dall'aumento del valore medio per veicolo (0,9%).

Il ricorso al rent to rent è cresciuto rispetto al 2016. Gli operatori hanno acquisito oltre 52.000 veicoli contro i quasi 50.000 del 2016.

Tabella 25 - Numero e valore delle immatricolazioni per tipologia di veicolo

	2017	2016	Var. %
Immatricolazioni	106.331	99.839	6,5%
- di cui vetture	102.686	96.491	6,4%
- di cui furgoni	3.645	3.348	8,9%
Valore delle immatricolazioni (euro)	1.681.443.226	1.565.049.836	7,4%
- di cui vetture	1.597.963.155	1.500.713.532	6,5%
- di cui furgoni	83.480.070	64.336.304	29,8%
Valore medio delle immatricolazioni (euro)	15.813	15.676	0,9%
- di cui vetture	15.562	15.553	0,1%
- di cui furgoni	22.903	19.216	19,2%

Tabella 26 - Acquisizioni in noleggio a lungo termine o leasing per tipologia di veicolo

	2017	2016	Var. %
Veicoli acquisiti in noleggio o leasing	52.042	49.911	4,3%
- di cui vetture	51.164	49.392	3,6%
- di cui furgoni	878	519	69,2%



PUNTI VENDITA

Nel 2017 il numero dei punti vendita totali è stato di 1.019 in crescita del 3,1% rispetto al 2016.

I punti vendita presso gli aeroporti sono cresciuti del 2,9% (7 stazioni in più), quelli presso i centri cittadini del 3,2% (24 punti di noleggio aggiuntivi).

La distribuzione dei punti vendita per tipologia di location è rimasta la stessa del 2016: il 24% delle stazioni si trova presso le location aeroportuali, mentre il 76% è situato presso i centri urbani.

Il fatturato per punto vendita è stato di circa 1,9 milioni di euro, in linea con il 2016. Il punto vendita situato in aeroporto è stato molto più redditizio rispetto a quello di città: il primo, infatti, ha generato un fatturato medio di quasi 3,2 milioni di euro, contro i quasi 549.000 euro della stazione di città.

Identica anche la distribuzione dei punti vendita per tipologia di operatore rispetto al 2016: il 53% delle stazioni appartiene alla rete diretta, mentre il 47% alla rete indiretta. Le stazioni della rete diretta sono cresciute del 3,2%, quelle della rete indiretta del 3%.

Tabella 27 - Punti vendita

	2017	2016	Var. %
Punti vendita	1019	988	3,1%

Tabella 28 - Distribuzione di punti vendita per tipologia di operatore e location

	2017	2016	Var. %
Punti vendita	1019	988	3,1%
Distribuzione dei punti vendita per tipologia operatore			
- di cui della rete diretta	545	528	3,2%
- di cui della rete indiretta	474	460	3,0%
Distribuzione dei punti vendita per tipologia location			
- di cui presso aeroporti	248	241	2,9%
- di cui presso downtown	771	747	3,2%



FURTI E APPROPRIAZIONI INDEBITE

Dopo tre anni di costante diminuzione, il numero dei furti in valore assoluto nel 2017 è rimasto identico a quello del 2016, cioè pari a 1.173. Ricordiamo che nel 2013 i furti erano stati 1.404, nel 2014 1.342, nel 2015 1.238. Questo importante e costante decremento è stato generato soprattutto dalla maggiore penetrazione dei dispositivi telematici presso le flotte dei noleggiatori che negli ultimi anni hanno dato risultati ottimi sia in fase di prevenzione dei furti, sia in quella del recupero dei veicoli rubati.

Ma ritornando al 2017, essendo la flotta media aumentata del 2,6%, di conseguenza il rapporto furti/flotta media è diminuito della stessa percentuale.

In verità, il numero dei furti va misurato in rapporto ai giorni di noleggio, in quanto è molto più probabile che il veicolo venga rubato quando viene utilizzato dai clienti, piuttosto che quando è presso le stazioni di noleggio. Nel 2017 ogni 100.000 giorni di noleggio si sono verificati 3,4 furti, contro i 3,6 del 2016. Utilizzando questo indice come riferimento, il fenomeno dei furti risulta ridimensionato del 6,4%.

Nel 2017 è rimasto stabile il tasso di recupero dei veicoli rubati, tale indicatore è pari al 46%, il che equivale a dire che ogni 100 auto rubate ne vengono recuperate 46. Ricordiamo che nel 2013 il tasso di recupero era pari al 18%.

I furti nel 2017 hanno generato un danno per gli operatori pari a 7,8 milioni di euro contro i 7,3 del 2016, in percentuale l'incremento è stato del 7%.

L'impatto del danno da furti sul fatturato nel 2017 è stato pari allo 0,64% contro lo 0,62% del 2016.

Discorso diverso per le appropriazioni indebite che sono aumentate del 19% rispetto al 2016. Nel 2017 si sono verificati 192 casi contro i 162 dell'anno precedente. Il rapporto appropriazioni indebite su flotta media è passato dallo 0,14% del 2016 allo 0,16% del 2017. Se rapportiamo il numero delle appropriazioni indebite al numero dei noleggi, nel 2017 ogni 100.000 noleggi si sono verificate 3,7 appropriazioni indebite, contro le 3,3 del 2016.



Tabella 29 - Furti e appropriazioni indebite

	2017	2016	Var. %
Totale Furti	1.173	1.173	0,0%
- di cui vetture	1.141	1.145	-0,3%
- di cui furgoni	32	28	14,3%
Furti veicoli su flotta media	1,0%	1,0%	-2,6%
Furti vetture su flotta media vetture	1,0%	1,0%	-2,4%
Furti furgoni su flotta media furgoni	0,5%	0,5%	-0,3%
Furti veicoli su 100.000 giorni di noleggio di veicoli	3,4	3,6	-6,4%
Furti vetture su 100.000 giorni di noleggio di vetture	3,4	3,7	-6,1%
Furti furgoni su 100.000 giorni di noleggio di furgoni	2,1	2,3	-8,9%
Veicoli recuperati da furti	544	534	1,9%
Veicoli rubati e non recuperati	629	639	-1,6%
Appropriazioni indebite	192	162	18,5%
- di cui appropriazioni indebite vetture	183	156	17,3%
- di cui appropriazioni indebite furgoni	9	6	50,0%
Appropriazioni indebite veicoli su flotta media	0,16%	0,14%	15,5%
Appropriazioni indebite vetture su flotta media vetture	0,16%	0,14%	14,9%
Appropriazioni indebite furgoni su flotta media furgoni	0,15%	0,11%	30,9%
Appropriazioni indebite veicoli su 100.000 noleggi veicoli	3,7	3,3	12,1%
Appropriazioni indebite vetture su 100.000 noleggi vetture	3,7	3,3	11,2%
Appropriazioni indebite furgoni su 100.000 noleggi furgoni	4,5	3,4	35,2%
Veicoli recuperati da appropriazioni indebite	145	111	30,6%
Veicoli non recuperati da appropriaz.indebite	47	51	-7,8%
Danno da furti (euro)	7.750.786	7.264.945	6,7%
Danno dei furti sul fatturato	0,64%	0,62%	3,5%



INDICATORI CHIAVE AEROPORTI E DOWNTOWN

Nel 2017 nelle location aeroportuali è stato prodotto il 65% del giro d'affari, in quelle downtown il 35%. I giorni di noleggio sono stati sviluppati per il 62% presso gli aeroporti e per il 38% nelle città. Relativamente ai noleggi, il 67% degli stessi sono stati erogati in aeroporto, mentre il 33% presso le stazioni cittadine.

Gli indicatori di valore e di volume del 2017 sono stati positivi per ambedue le tipologie di location.

Sia nelle location aeroportuali, che in quelle cittadine il giro d'affari è aumentato del 3,1%.

Negli aeroporti i noleggi sono aumentati del 4,8% e questo è dovuto all'andamento del traffico passeggeri presso gli aeroporti italiani che è aumentato del 7%. I clienti hanno aumentato lievemente la durata media (+2,5%) che è passata da 6 a 6,2 giorni. La combinazione dell'incremento dei noleggi (+4,8%) e della durata media (+2,5%) ha prodotto un aumento del 7,4% dei giorni di noleggio.

Nelle location aeroportuali si è noleggiato a prezzi lievemente più bassi rispetto al 2016. Il cliente per noleggiare in aeroporto ha speso 36,2 euro al giorno, contro i 37,7 del 2016, e per tenere l'auto 6,2 giorni ha pagato 224 euro contro i 227 del 2016 a fronte di una durata media di 6 giorni.

Nelle città gli operatori hanno noleggiato di più rispetto al 2016 (+7,6%). Si è registrata una contrazione della durata media (-1,5%), passata da 7,8 a 7,7 giorni. La combinazione dell'incremento dei noleggi (+7,6%) e della contrazione della durata media (-1,5%) ha portato ad una crescita dei giorni di noleggio di quasi il 6%.

Anche nelle location cittadine si è noleggiato a prezzi più bassi rispetto al 2016. Il cliente per noleggiare in città ha speso 32,5 euro al giorno, contro i 33,4 del 2016, e per tenere l'auto per 7,7 giorni ha pagato 249 euro contro i 260 del 2016 a fronte di una durata media di 7,8 giorni.

Tabella 30 - Indicatori chiave per tipologia di location

2017	Aeroporti	Downtown	% APT	% DT
Fatturato	784.092.055	423.255.139	65%	35%
Giorni noleggio	21.658.279	13.031.767	62%	38%
Numeri noleggio	3.507.308	1.697.573	67%	33%
Durata	6,2	7,7		



Tabella 31 - Indicatori chiave aeroporti e downtown

Aeroporti	2017	2016	Var. %
Fatturato	784.092.055	760.795.839	3,1%
Numero di noleggi	3.507.308	3.345.810	4,8%
Giorni di noleggio	21.658.279	20.158.416	7,4%
Durata noleggio	6,2	6,0	2,5%
Downtown	2017	2016	Var. %
Fatturato	423.255.139	410.719.310	3,1%
Numero di noleggi	1.697.573	1.577.766	7,6%
Giorni di noleggio	13.031.767	12.301.280	5,9%
Durata noleggio	7,7	7,8	-1,5%

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

	APT		Downtown	
	2017	2016	2017	2016
Fatturato	65%	65%	35%	35%
N° noleggi	67%	68%	33%	32%
Giorni di noleggio	62%	62%	38%	38%
Stazioni	24%	24%	76%	76%

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

	2017	2016	2015	2014	2013	2012
APT	36,2	37,7	38,3	39,8	40,4	38,1
Downtown	32,5	33,4	32,7	33,3	33,9	33,1



INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DI VETTURE

Il giro d'affari delle vetture è stato di circa 1 miliardo e 147 milioni di euro, in crescita del 2,9% nel 2017.

Dal lato della domanda il cliente ha noleggiato di più nel 2017 (i noleggi sono aumentati del 5,5%), con durate impercettibilmente più lunghe (la durata media è cresciuta di 0,6 punti percentuali). Conseguentemente i giorni di noleggio sono aumentati del 6,2%.

Dal lato dell'offerta gli operatori per servire tale livello della domanda hanno deciso di agire su due fronti. Da una parte hanno aumentato la flotta media di circa 2.300 vetture; la stessa è passata da circa 111.600 auto nel 2016 a circa 113.900 nel 2017 (+2,1%). Dall'altra hanno lavorato sulla ottimizzazione dell'utilizzo delle vetture disponibili che è passato dal 76,8% al 79,9% (+4%).

La combinazione dell'incremento della flotta media (+2,1%) e l'incremento dell'utilizzo (+4%) ha generato come risultato l'incremento del numero dei giorni di noleggio (+6,2%).

Tabella 34 - Indicatori chiave business vetture

	2017	2016	Var. %
Fatturato	1.146.936.184	1.114.417.316	2,9%
Giorni noleggio	33.193.002	31.266.125	6,2%
Flotta media	113.852	111.558	2,1%
Utilizzo	79,9%	76,8%	4,0%
Numero noleggi	5.006.824	4.745.093	5,5%
Durata	6,6	6,6	0,6%
Flotta di picco massimo	168.056	155.560	8,0%
Flotta di picco minimo	72.743	67.982	7,0%
Vetture acquisite in leasing o noleggio	51.164	49.392	3,6%
Immatricolazioni	102.686	96.491	6,4%
Valore medio immatricolazioni	15.562	15.553	0,1%
Furti	1.141	1.145	-0,3%
Appropriazioni indebite	183	156	17,3%



Tale uso ottimizzato della flotta ha migliorato ancora il fatturato sviluppato da ogni singola auto, sia in proprietà, che acquisita in altra forma (revenue per vehicle) che si è attestato nel 2017 a 10.074 euro (+2% verso il 2016).

Nel 2017 gli operatori hanno immatricolato quasi 103.000 vetture (+6,4% rispetto al 2016). È leggermente aumentato il valore medio delle immatricolazioni che si è attestato nel 2017 a circa 15.562 (+0,1%).

I noleggiatori a breve hanno fatto ricorso anche ad altre forme di acquisizione delle vetture, oltre che all'acquisto, come il noleggio e il leasing. Tali formule hanno prodotto nel 2017 oltre 51.100 acquisizioni contro le oltre 49.000 del 2016 (+3,6%).

La flotta media delle vetture degli operatori del noleggio è distribuita tra i segmenti come segue: il segmento A pesa il 21%, il segmento B il 29%, il segmento C il 30%. Le auto superiori e quelle alto di gamma, segmenti D, E e F, pesano complessivamente il 20%.

Il fenomeno dei furti rimane un problema per gli operatori del settore che hanno dovuto subire nel 2017 1.141 episodi criminosi, in leggera decrescita (-0,3%). Di contro le appropriazioni indebite sono in crescita: nel 2017 ci sono stati 183 casi, registrando una crescita del 17%.

INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DI FURGONI

Il giro d'affari dei furgoni è stato di oltre 60,4 milioni di euro, in crescita del 5,8% nel 2017.

Continua, quindi, il momento positivo per il business dei furgoni che già nei due anni precedenti, nel 2015 e nel 2016, aveva archiviato risultati ottimi, rispettivamente +3% e +13,5%.

Non c'è dubbio che una crescita così sostanziale del business dei furgoni è legata, in parte, alla diffusione dell'e-commerce che ha richiesto la necessità di avere per le strade delle città italiane più mezzi commerciali adatti alle consegne delle merci.

Dal lato dei volumi, i noleggi sono aumentati dell'11%, le durate si sono allungate del 13% e conseguentemente i giorni di noleggio sono aumentati del 25%.

Dal lato dell'offerta gli operatori per assorbire tale livello della domanda hanno aumentato la flotta media di quasi 800 furgoni, la stessa è passata da 5.317 unità nel 2016 a 6.094 nel 2017 (+15%) e hanno lavorato sull'utilizzo che è passato dal 61,5% al 67,3% (+9,4%).



La combinazione dell'incremento della flotta media (+14,6%) e l'incremento dell'utilizzo (+9,4%) ha generato come risultato l'incremento del numero dei giorni di noleggio (+25%).

Nel 2017 gli operatori hanno immatricolato 3.645 furgoni (+9% rispetto al 2016). È aumentato il valore medio delle immatricolazioni che si è attestato nel 2017 a circa 22.903 (+19%).

È aumentato notevolmente anche il ricorso ad altre forme di acquisizione dei furgoni, oltre che all'acquisto, come il noleggio e il leasing. Tali formule hanno prodotto nel 2017 878 acquisizioni contro le 519 del 2016 (+69%).

Tabella 35 - Indicatori chiave business furgoni

	2017	2016	Var. %
Fatturato	60.411.011	57.097.836	5,8%
Giorni noleggio	1.497.044	1.193.571	25,4%
Flotta media	6.094	5.317	14,6%
Utilizzo	67,3%	61,5%	9,4%
Numero noleggi	198.057	178.483	11,0%
Durata	7,6	6,7	13,0%
Flotta di picco massimo	7.045	5.953	18,3%
Flotta di picco minimo	5.636	4.702	19,9%
Veicoli acquisti in leasing o noleggio	878	519	69,2%
Immatricolazioni	3.645	3.348	8,9%
Valore medio immatricolazioni	22.903	19.216	19,2%
Furti	32	28	14,3%
Appropriazioni indebite	9	6	50,0%



INDICATORI CHIAVE PER TIPOLOGIA DI CANALE

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

I clienti consumer detengono la quota più elevata del giro d'affari e del volume di attività. Nel 2017 il fatturato generato su questo target è stato pari al 69%, i noleggi e i giorni realizzati hanno avuto un peso percentuale rispettivamente del 71% e del 68%. Si conferma quindi la preponderanza turistica nella ragion d'essere del business del breve termine (ad eccezione del noleggio di furgoni).

I privati non solo noleggiavano di più, ma pagano anche di più rispetto alle aziende. Per noleggiare un veicolo hanno speso in media 35,7 euro al giorno, contro i 37,5 del 2016, e per tenere l'auto 6,3 giorni hanno pagato 225 euro contro i 231 del 2016 a fronte di una durata media di 6,2 giorni.

All'interno della macro categoria dei clienti consumer si distinguono quelli che noleggiavano direttamente (B2C) e quelli che noleggiavano attraverso intermediari quali broker, tour operator, agenzie viaggi e altri (B2BC). Sui primi i noleggiatori hanno realizzato un giro d'affari pari al 32% sul totale, in crescita del 7,9% rispetto al 2016, hanno sviluppato il 31% dei noleggi, in crescita del 9,3% rispetto al 2016 e il 27% dei giorni (+12,3%). I clienti che hanno noleggiato direttamente hanno speso in media 41,7 euro al giorno, e per tenere l'auto 5,7 giorni hanno pagato 239 euro.

Sui clienti privati che hanno prenotato tramite intermediari i noleggiatori hanno realizzato un giro d'affari pari al 37% sul totale, in crescita del 2,8% rispetto al 2016, hanno sviluppato il 40% dei noleggi, in crescita del 6,9% e il 41% dei giorni (+9,2%). Questi clienti hanno speso in media 31,8 euro al giorno, e per tenere l'auto 6,8 giorni hanno pagato 215 euro. Continua, quindi, come negli anni precedenti, da parte degli operatori l'importante ricorso a questo canale che garantisce alti volumi di vendita anche se con qualche rinuncia sulla sfera della marginalità.

Passando ai clienti corporate il giro d'affari generato su questo target nel 2017 è stato pari al 31%, i noleggi e i giorni realizzati hanno avuto un peso percentuale rispettivamente del 29% e del 32%. I clienti corporate pagano meno rispetto ai privati; questo dipende ovviamente dall'elevato numero di noleggi che il singolo cliente corporate garantisce rispetto al privato.

Per noleggiare un veicolo le aziende hanno speso in media 33 euro al giorno, contro i 33,5 del 2016, e per tenere l'auto 7,5 giorni hanno pagato 249 euro contro i 254 del 2016 a fronte di una durata media di 7,6 giorni.

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



Sul segmento del replacement (costituito soprattutto dalla domanda dei noleggiatori a lungo termine di sostituzione dei veicoli temporaneamente indisponibili, dati in uso ai propri clienti) gli operatori hanno realizzato un giro d'affari pari all'8% sul totale, in calo del 4,5% rispetto al 2016, hanno sviluppato il 6% dei noleggi, in calo del 4,1% rispetto al 2016 e il 10% dei giorni (-8,7%). Il "replacement" ha speso in media 28 euro al giorno, e per tenere l'auto 11,3 giorni ha pagato 317 euro.

Le aziende convenzionate comprano noleggi a breve termine per esigenze occasionali di mobilità dei propri dipendenti, ma stipulano anche contratti plurimensili e annuali per il personale dipendente assegnatario di auto aziendale. Su questo target i noleggiatori hanno realizzato un giro d'affari pari al 22% sul totale (+0,1% vs il 2016), hanno sviluppato il 23% dei noleggi, in aumento del 2% e il 22% dei giorni (+5%).

Tabella 36 - Indicatori chiave per tipologia di canale 2017. Valori assoluti

2017	b2c	b2b2c	b2b.1 (replacement)	b2b.2 (convenzioni con aziende clienti)
Fatturato	383.506.010	451.753.918	100.636.596	271.450.671
Giorni noleggio	9.197.142	14.224.348	3.578.134	7.690.423
Numeri noleggio	1.604.016	2.105.764	317.337	1.177.765
Durata	5,7	6,8	11,3	6,5

Tabella 37 - Indicatori chiave per tipologia di canale 2017. Valori percentuali

2017	b2c	b2b2c	b2b.1 (replacement)	b2b.2 (convenzioni con aziende clienti)
Fatturato	32%	37%	8%	22%
Giorni noleggio	27%	41%	10%	22%
Numeri noleggio	31%	40%	6%	23%



Tabella 38 - Indicatori chiave per tipologia di canale

B2C - clienti che noleggiavano direttamente	2017	2016	Var. %
Fatturato	383.506.010	355.389.383	7,9%
Numero di noleggi	1.604.016	1.467.984	9,3%
Giorni di noleggio	9.197.142	8.192.556	12,3%
Durata noleggio	5,7	5,6	2,7%
B2B2C clienti che prenotano attr. intermediari	2017	2016	Var. %
Fatturato	451.753.918	439.427.339	2,8%
Numero di noleggi	2.105.764	1.969.818	6,9%
Giorni di noleggio	14.224.348	13.020.135	9,2%
Durata noleggio	6,8	6,6	2,2%
B2B.1 - attività di replacement	2017	2016	Var. %
Fatturato	100.636.596	105.405.474	-4,5%
Numero di noleggi	317.337	330.950	-4,1%
Giorni di noleggio	3.578.134	3.920.691	-8,7%
Durata noleggio	11,3	11,8	-4,8%
B2B.2 - convenzioni con aziende clienti	2017	2016	Var. %
Fatturato	271.450.671	271.292.954	0,1%
Numero di noleggi	1.177.765	1.154.824	2,0%
Giorni di noleggio	7.690.423	7.326.314	5,0%
Durata noleggio	6,5	6,3	2,9%

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

Canale	Fatturato		N° noleggi		Giorni	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
B2C	32%	30%	31%	30%	27%	25%
B2B2C	37%	38%	40%	40%	41%	40%
B2B.1 (replacement)	8%	9%	6%	7%	10%	12%
B2B.2 (convenzioni con aziende clienti)	22%	23%	23%	23%	22%	23%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

	2017	2016	2015	2014	2013	2012
B2C	41,7	43,4	43,1	44,7	46,3	44,3
B2B2C	31,8	33,7	34,4	35,6	36	33,4
B2B.1 (replacement)	28,1	26,9	26,4	27,6	28,1	27,2
B2B.2 (convenzioni con aziende clienti)	35,3	37	35,7	35,9	35,7	34,7

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

	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Giorni di noleggio	41%	40%	36%	36%	36%	34%
Fatturato	37%	38%	34%	35%	34%	31%

IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2017

INDICATORI CHIAVE

Tabella 42 - Indicatori chiave del noleggio a lungo termine

	2017	2016	2015	Var. % '17/'16
Fatturato da contratti di noleggio incluso prelease (mld)	4,9	4,5	4,1	9%
Veicoli in noleggio a fine anno	794.409	674.117	585.285	18%
Flotta media veicoli in noleggio a lungo termine	734.263	629.701	565.666	17%
Immatricolazioni (auto, VCL, altro)	301.553	273.717	221.680	10%
Veicoli venduti (auto, VCL, altro)	180.981	185.695	183.148	-3%

Nel 2017 il noleggio a lungo termine ha registrato uno sviluppo del 18%, pari a una crescita di 120.000 veicoli in flotta. Si tratta di un'accelerazione di grande rilievo, che ha prodotto nel biennio 2015/2017 un aumento di oltre 200mila unità, laddove nel biennio precedente 2013/2015 l'apporto era stato di circa 50mila unità. L'incidenza di questa formula di acquisizione, misurata sul parco circolante autoveicoli fino a 7 anni di anzianità (come conviene visto che il noleggio non supera i 5 anni, salvo eccezioni), è stata lo scorso anno pari al 5,5%, mentre era il 2,5% nel 2010 e appena l'1% a inizio secolo.

Questo è il frutto di una decisa strategia di ampliamento del target di clientela, verso le auto degli individui (che siano o meno in forma societaria e che abbiano o meno una partita IVA), perseguita insieme a un allargamento dell'offerta di prodotti, verso formule più flessibili e personalizzabili sulle esigenze dei clienti.

Ma questa strategia non avrebbe dato probabilmente i medesimi frutti se non fosse stata supportata da politiche particolarmente aggressive sul fronte economico, come emerge dall'andamento del giro d'affari, aumentato del 9% anno su anno e del 20% nel biennio, e contrariamente a quanto alcuni errati pregiudizi avevano ipotizzato. Ad una attenta analisi, una parte di rilievo del beneficio di prezzo offerto alla clientela è derivato dal vantaggio fiscale generato dal super-ammortamento. Sicuramente gli operatori hanno contribuito a rendere ancor più competitive le offerte ai clienti, aiutati dalle condizioni

migliorative di alcune componenti essenziali del servizio, quali ad esempio il costo dei veicoli (oggetto di forti pressioni da parte dei costruttori) e i premi delle coperture RC, in calo negli ultimi anni.

La crescita prepotente dei volumi ha ovviamente generato una corrispondente domanda di immatricolazione di veicoli, che è passata da 222mila unità del 2015 alle oltre 300mila del 2017. Questa dinamica ha ovviamente abbassato l'età media della flotta circolante, come si nota osservando l'usato venduto, sostanzialmente stabile in volumi assoluti, ma in calo come incidenza sulla flotta di inizio anno, dal 34% del 2015 al 27% dell'anno scorso.

ANALISI DELLA FLOTTA

A fine 2017 la flotta gestita in noleggio a lungo termine è arrivata vicina a quota 800mila veicoli.

Un risultato record che riflette il momento storico che il settore sta attraversando e le strategie messe in atto dai noleggiatori.

Il passaggio nel 2016 da 585 a 674mila veicoli (+89mila) e nel 2017 da 674 a 794mila (+120mila) non rappresenta solo un biennio estremamente favorevole, ma segna, ormai, la centralità del noleggio nei processi di acquisizione del bene veicolo da parte di aziende di ogni dimensione e di una parte, ancora minore, ma in forte espansione, di liberi professionisti e, impensabile in Italia fino a pochi anni fa, di privati.

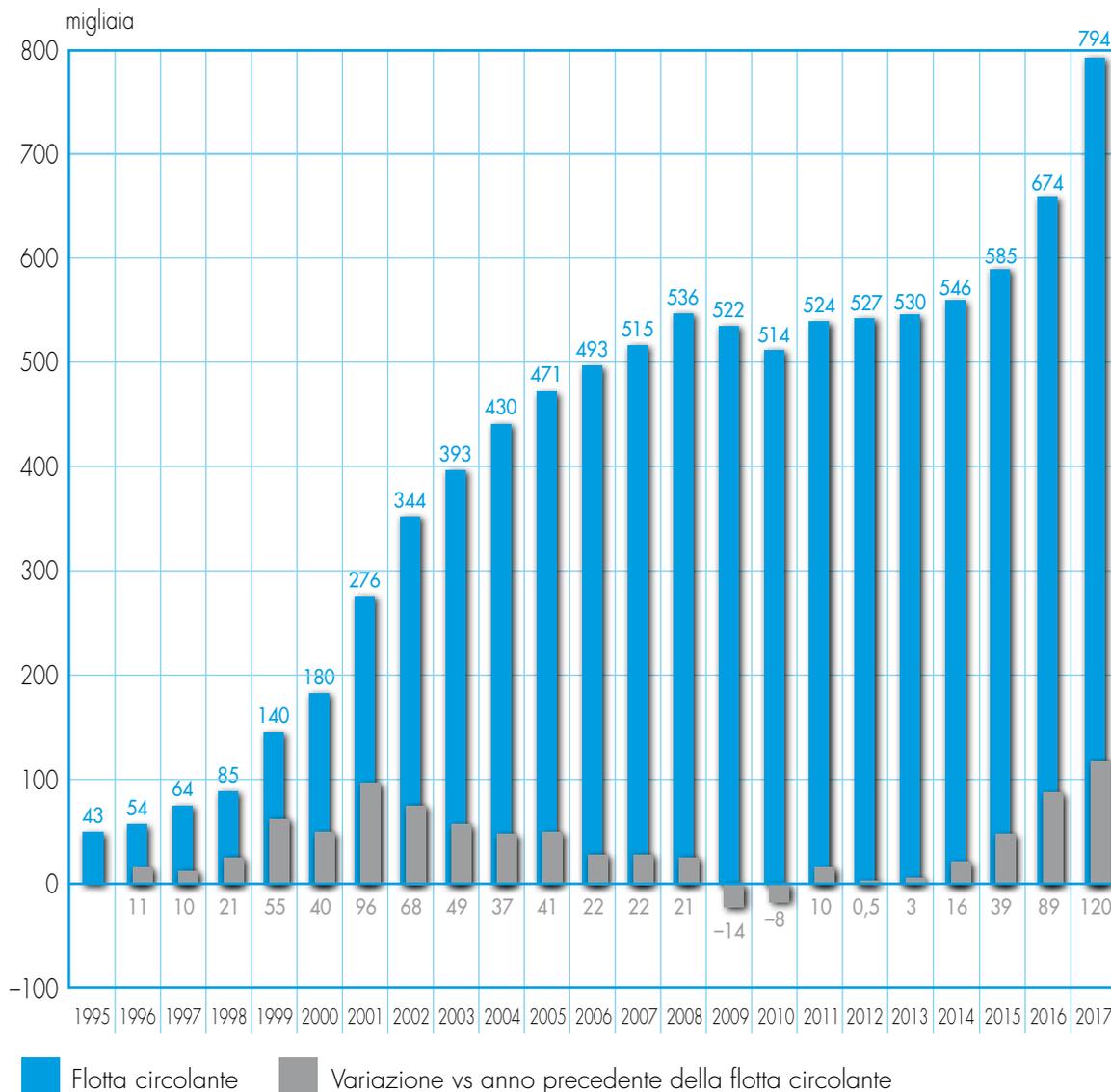
Grazie alla tipologia dei servizi, ai risparmi economici ed ai vantaggi gestionali, il noleggio a lungo termine sta quindi sostituendo nelle policy aziendali più evolute l'acquisto ed il leasing finanziario, prospettandosi come formula maggiormente rispondente alle nuove esigenze di mobilità.

Di questa innovazione, del passaggio dalla proprietà all'uso, sono oggi diventate consapevoli e promotrici anche le case automobilistiche, che sempre più indicano al loro mercato di riferimento il noleggio a lungo termine come modalità di acquisizione di mezzi di trasporto, che siano vetture, veicoli commerciali e altro.

Era dal triennio 2001-2003 che non si verificavano incrementi così considerevoli. Dall'osservazione degli anni 2009 e 2010 la flotta dei veicoli era addirittura diminuita. Questo perché dopo che i noleggiatori avevano lavorato sulla massimizzazione della penetrazione presso le flotte grandi e medie, era subentrato un periodo di forte contenimento dei costi da parte della clientela aziendale con conseguente riduzione del parco di veicoli.

Ma è stato proprio in questi anni che gli operatori hanno iniziato a gettare le basi della strategia che in futuro li avrebbe portati ad erogare con successo servizi ad un nuovo

Grafico 10 - Ciclo di vita del Noleggio a Lungo Termine (n° veicoli)



segmento di clienti, quello delle piccole flotte, delle ditte individuali e dei professionisti con partita IVA. Inoltre, negli ultimi anni sempre più privati si stanno affacciando a questo nuovo concetto di utilizzo dell'auto, spinti anche dalle massicce iniziative delle case automobilistiche che propongono soluzioni di noleggio ai propri clienti pubblicizzate sempre di più sulle emittenti televisive e sui canali web.

Relativamente alla tipologia dei veicoli, si evidenzia che le vetture hanno prodotto il maggiore incremento, oltre il 19%, nonostante sia il segmento di gran lunga più cospicuo, con quasi 4 contratti di noleggio ogni cinque in circolazione. I veicoli commerciali, che coprono la restante parte della flotta, hanno segnato una crescita superiore ai 12 punti percentuali, confermando l'importante incremento già registrato nel 2016 quando la flotta passò da quasi 126mila unità a oltre 152mila, pari ad un incremento del 21%.

Tornando alle vetture, con quasi 621mila unità la penetrazione sul parco circolante nazionale è in costante aumento. Nel 2017 è arrivata all'1,67%. Percentuale che arriva al 5,5% se rapportiamo la flotta vetture gestita in noleggio a lungo termine al circolante auto italiano con anzianità non superiore ai 7 anni.

Circa la composizione della flotta vetture, osserviamo come siano state le medie (gruppo C) e le medie-superiori (gruppo D) a crescere oltre la media, rispettivamente del 20% e del 22%, mentre le vetture alto di gamma hanno aumentato di soli 6 punti il loro volume. Anche le superiori (gruppo E) sono cresciute sotto media, +15%; mentre le city car (gruppo A) e le utilitarie (gruppo B) hanno, ambedue, aumentato la quota del 17%.

Dal punto di vista della distribuzione percentuale della flotta per segmento, non ci sono variazioni significative. Il gruppo C guida la classifica con il 36% di quota, a seguire il gruppo D con il 28%. Staccate di 9 punti, le utilitarie detengono il 19% di share. Al quarto posto le city car con il 13%. In fondo alla classifica si posizionano le superiori con il 4% e le alto di gamma che non raggiungono l'1%.

Grafico 11 - Flotta vetture - Incidenza new business 2012-2017

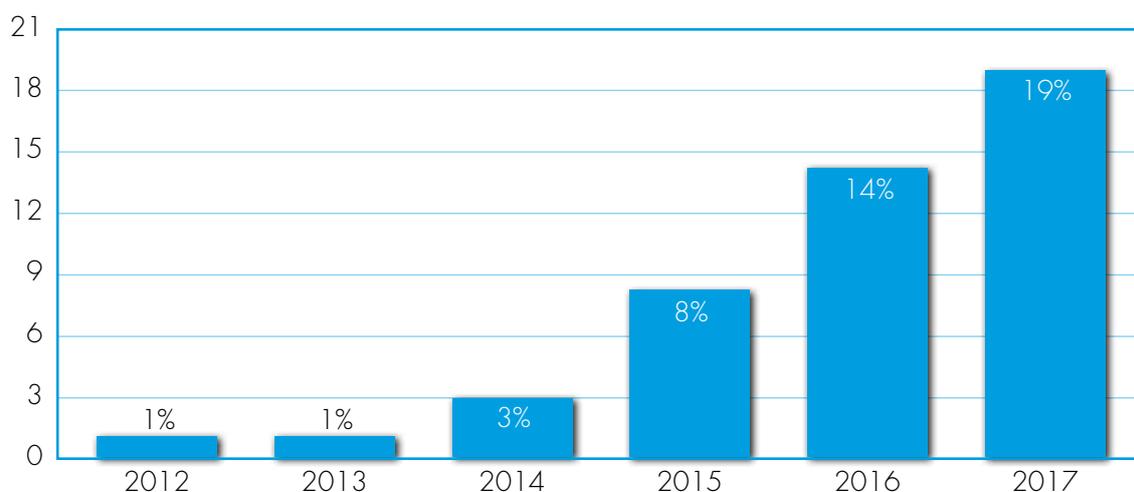


Tabella 43 - Distribuzione della flotta circolante per tipologia di veicolo

	2017		2016		2015		Var. % '17/'16
	Unità	%	Unità	%	Unità	%	
Vetture	620.680	78,1%	519.997	77,1%	457.562	77,5%	19,4%
VCL	171.024	21,5%	152.335	22,6%	125.940	22,1%	12,3%
Altro	2.705	0,3%	1.785	0,3%	1.782	0,3%	51,5%
Totale	794.409	100,0%	674.117	100,0%	585.285	100,0%	17,8%

Altro: sono considerati moto, mezzi speciali, ecc.

Tabella 44 - Distribuzione della flotta circolante per tipologia di veicolo - Trend

	2017	2016	2015	2014	2013	Cagr '13/'17
Vetture	620.680	519.997	457.562	423.422	411.304	10,8%
VCL	171.024	152.335	125.940	120.899	117.050	9,9%
Altro	2.705	1.785	1.782	1.726	1.485	16,2%
Totale	794.409	674.117	585.285	546.047	529.839	10,7%

Altro: sono considerati moto, mezzi speciali, ecc.

Grafico 12 - Suddivisione Flotta circolante 2009-2017 (in 000)

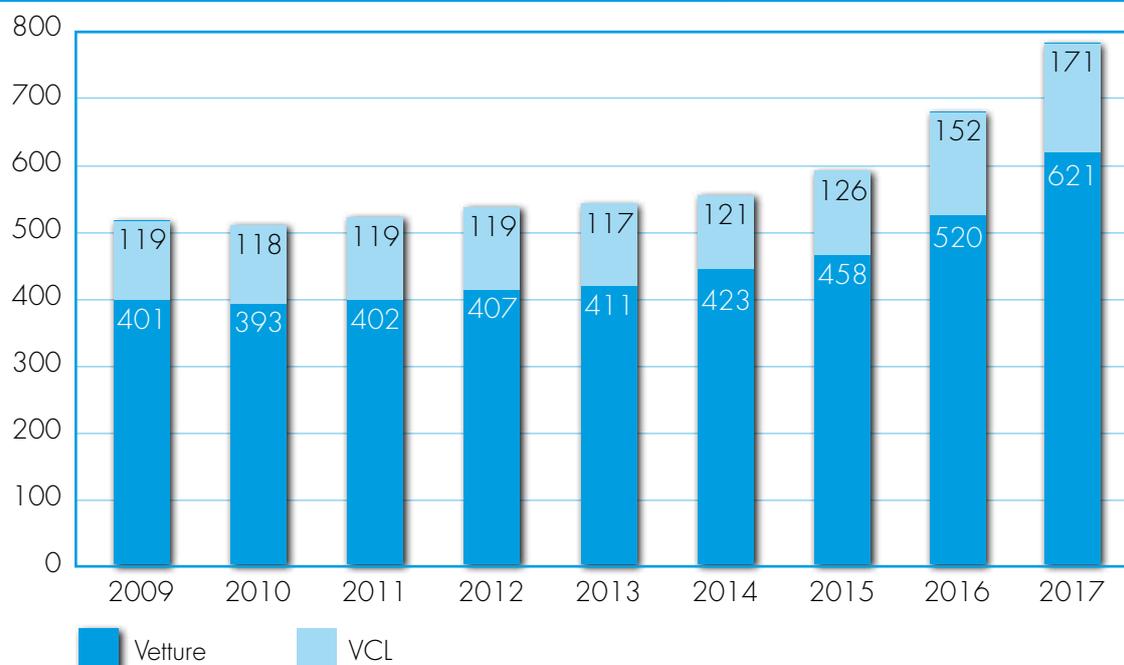


Tabella 45 - Penetrazione del Noleggio a Lungo Termine sul circolante autovetture

	2017	2016	2015	2014	2013	Cagr '13/'17
Circolante vetture	38.520.321	37.876.138	37.351.233	37.080.753	36.962.934	1,04%
Circolante vetture in NLT	620.680	519.997	457.562	423.422	411.304	10,83%
Penetrazione NLT su circolante autovetture	1,61%	1,37%	1,23%	1,14%	1,11%	9,76%

Fonte: ACI

Grafico 13 - Incidenza NLT su circolante autovetture fino a 7 anni di anzianità

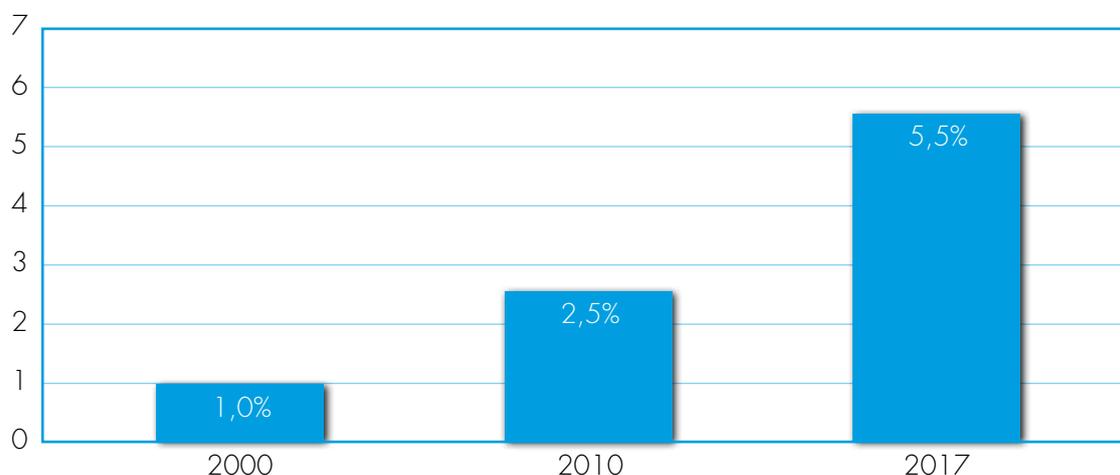


Tabella 46 - Distribuzione della flotta circolante vetture per segmento

	2017	2016	Var %
A (city car)	77.389	66.024	17,2%
B (utilitarie)	116.504	99.499	17,1%
C (medie)	221.424	184.308	20,1%
D (medie-superiori)	175.926	144.285	21,9%
E (superiori)	25.716	22.367	15,0%
F (alto di gamma)	3.721	3.513	5,9%
Totale	620.680	519.997	19,4%

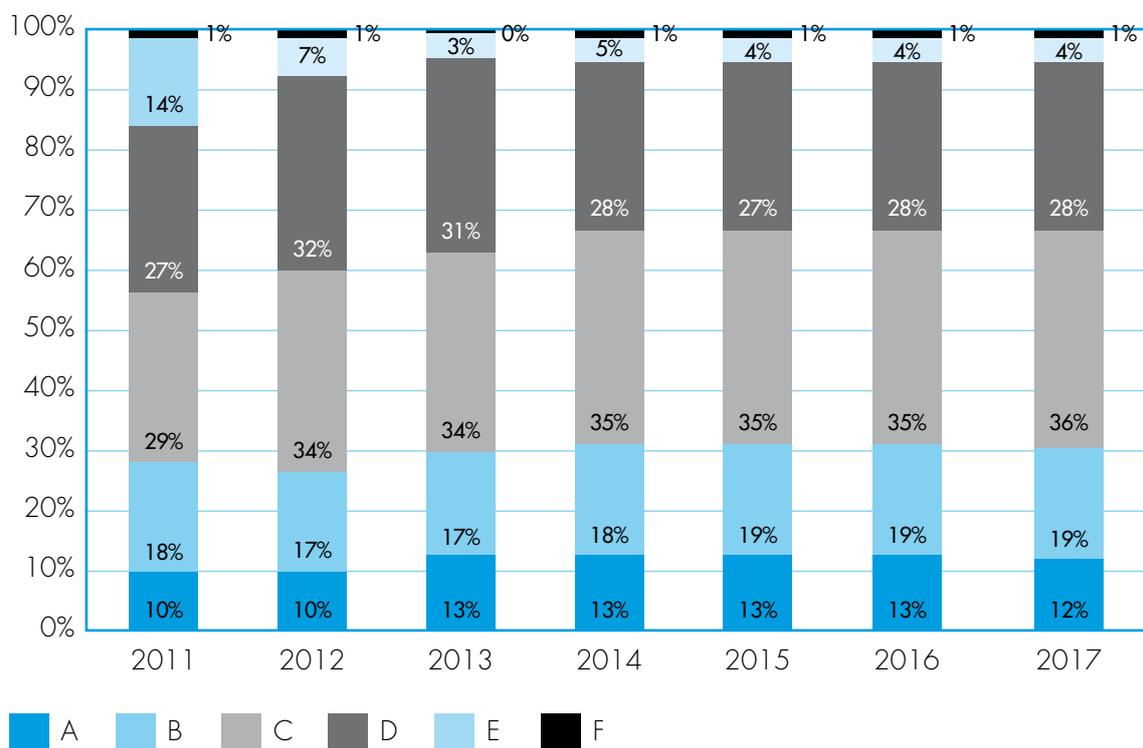
Tabella 47 - Differenza in volume della flotta circolante per segmento (2017 vs 2016) e distribuzione percentuale della flotta circolante per segmento

	Delta 2017 vs 2016	Mix 2017	Mix 2016	Delta Mix 17 vs 16
A (city car)	11.365	12,5%	12,7%	-0,2%
B (utilitarie)	17.005	18,8%	19,1%	-0,4%
C (medie)	37.116	35,7%	35,4%	0,2%
D (medie-superiori)	31.641	28,3%	27,7%	0,6%
E (superiori)	3.349	4,1%	4,3%	-0,2%
F (alto di gamma)	208	0,6%	0,7%	-0,1%

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

	2017	2016	2015	2014	2013	Cagr. '13/'17
A (city car)	77.389	66.024	57.986	56.383	52.189	10,4%
B (utilitarie)	116.504	99.499	88.652	76.742	70.253	13,5%
C (medie)	221.424	184.308	161.671	149.064	139.371	12,3%
D (medie-superiori)	175.926	144.285	125.644	118.803	128.984	8,1%
E (superiori)	25.716	22.367	20.282	19.360	18.524	8,5%
F (alto di gamma)	3.721	3.513	3.327	3.071	1.983	17,0%
Totale	620.680	519.997	457.562	423.422	411.304	10,8%

Grafico 14 - Distribuzione flotta circolante vetture per segmento



ANALISI DELLE IMMATICOLAZIONI

Le società di noleggio a lungo termine hanno immatricolato nel 2017 oltre 258mila vetture segnando una crescita percentuale del 13%, mentre il resto del mercato (escluso il NLT) è aumentato del 7%. Si tratta di un ulteriore segno dell'importanza crescente che questo sistema di acquisizione e gestione delle auto riveste per il mondo business (e non solo, visto che ormai un numero sempre maggiore di privati cittadini sceglie di adottarlo, in luogo dell'acquisto).

La penetrazione delle immatricolazioni delle vetture del noleggio a lungo termine sul totale delle immatricolazioni del mercato ha raggiunto nel 2017 il 13%, nel 2013 era, invece, pari al 10%.

Tra i clienti del noleggio a lungo termine non vanno trascurate le società di rent-a-car che, attraverso la modalità del rent to rent, noleggiavano dalle società di NLT le vetture per poi rinoleggiarle ai propri clienti. Si tratta di una metodologia ormai consolidata e sempre più apprezzata dagli operatori che ha il vantaggio di non impegnare risorse finanziarie per l'acquisto delle vetture, pagando esclusivamente un canone di noleggio. Nel 2017 il ricorso al rent to rent è cresciuto rispetto al 2016. Gli operatori dello short term hanno acquisito oltre 51.000 vetture contro le 49.000 del 2016.

Segnano invece il passo le immatricolazioni di veicoli commerciali che calano del 10% rispetto al 2016, passando da quasi 46.000 a quasi 41.300 unità.

Sul versante dei segmenti delle vetture immatricolate dai noleggiatori, il gruppo D (medie-superiori) è cresciuto molto più del mercato. Nel 2017 gli operatori hanno immatricolato quasi 11.000 vetture medie-superiori in più rispetto al 2016 (+20%), le medie sono cresciute del 13%. Le city car, le utilitarie e le superiori hanno incrementato il loro quantitativo tra il 9% e il 10%. Più contenuta la variazione percentuale delle vetture alto di gamma (+5%).

Da un anno all'altro non ci sono state variazioni di rilievo nel mix percentuale delle vetture per segmento. Le vetture più acquistate dai noleggiatori continuano ad essere le medie con un 35% di quota, seguono le vetture del segmento D (25%) e le utilitarie (22%), le city car hanno una quota del 15%. Interessante notare come solo quattro anni fa, nel 2013, tale segmento pesava ben il 19% (+4 punti percentuali rispetto al 2017). A guadagnare di più rispetto al 2013 è stato il segmento delle utilitarie che ha raccolto in 4 anni 5 punti di quota in più.

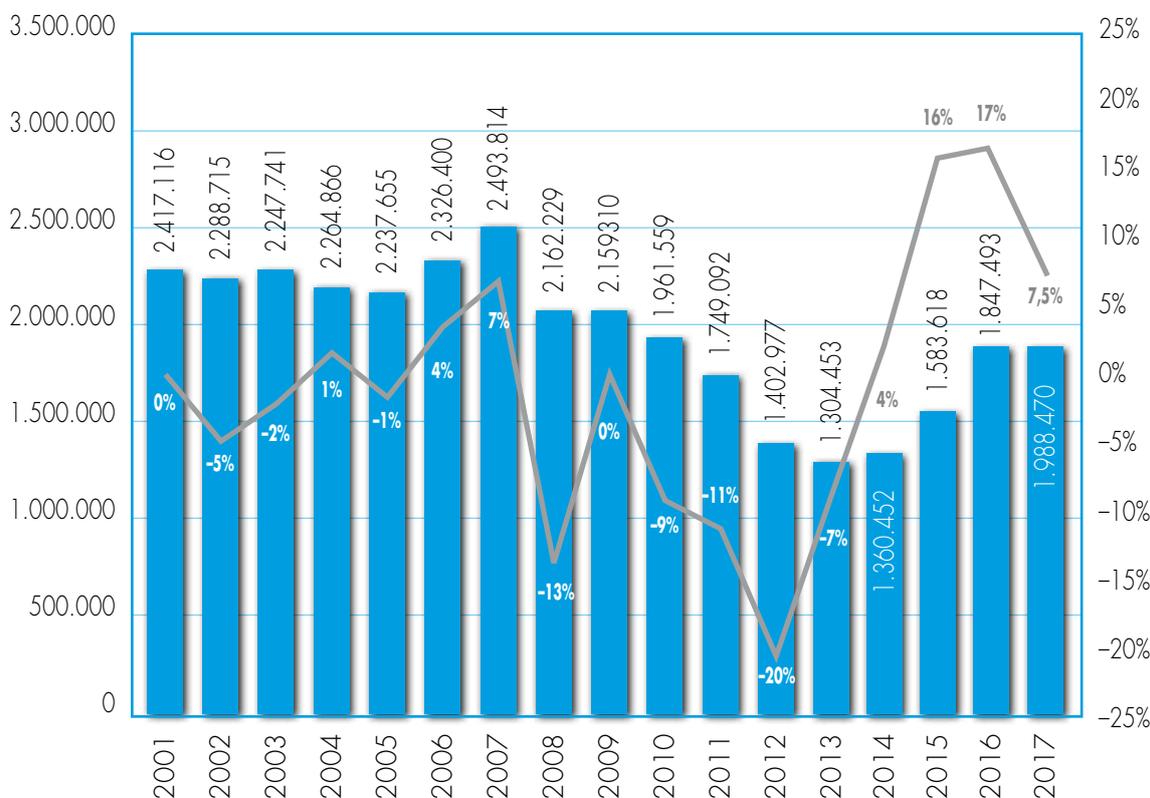
Dal punto di vista delle immatricolazioni per alimentazione il diesel, nonostante il battage mediatico negativo, continua ad essere l'alimentazione preferita dalle aziende, quasi 4 vetture su 5 sono diesel. Le alimentazioni a benzina si attestano al 18%; nota positiva per le ibride, che aumentano la quota al 2,4% crescendo del 61%. Ottima anche la

performance delle immatricolazioni GPL che crescono del 56%. Calano invece gli acquisti di auto a metano (-16%).

Relativamente alle carrozzerie, si notano interessanti variazioni, da un anno all'altro. L'unica quota che non cambia è quella delle berline: 2 vetture su cinque appartengono a questa categoria che rappresenta di gran lunga la carrozzeria preferita. Le station wagon diventano meno attraenti perdendo 2 punti di quota, passando dal 20 al 18%, così come anche le monovolume che lasciano sul terreno 4 punti di quota, scendendo dal 12% all'8%.

Le note positive riguardano crossover e fuoristrada, che insieme sono passate dal 24% al 31% delle immatricolazioni, con quasi 80.000 unità in totale. Segno che anche nelle flotte queste vetture più accattivanti e di tendenza stanno acquisendo una posizione di rilievo, probabilmente anche grazie a una buona ricettività dell'usato, che consente di tenere su livelli competitivi i valori residui e dunque i costi e i prezzi del noleggio.

Grafico 15 - Andamento delle immatricolazioni in Italia



Fonte: Unrae

Tabella 49 - Penetrazione del noleggio a lungo termine sulle immatricolazioni di vetture

	2017	2016	2015	2014	2013	Var. % '17/'16	Cagr. '13/'17
Immatricolazioni vetture	1.988.470	1.847.493	1.590.366	1.369.018	1.304.453	7,63%	11,11%
Immatricolazioni vetture in NLT	258.067	227.826	193.640	163.982	132.237	13,27%	18,19%
Penetrazione NLT	12,98%	12,33%	12,18%	11,98%	10,14%	5,24%	6,37%

Fonte: Elaborazioni su dati Aniasa e Unrae

Tabella 50 - Distribuzione delle immatricolazioni per tipologia di veicolo (vetture e veicoli commerciali)

	2017		2016		2015		Var. % '17/'16
	Unità	%	Unità	%	Unità	%	
Vetture	258.067	86%	227.826	83%	193.640	87%	13%
VCL	41.286	14%	45.891	17%	28.040	13%	-10%
Totale	299.353	100%	273.717	100%	221.680	100%	9%

Tabella 51 - Distribuzione delle immatricolazioni per tipologia veicolo - Trend

	2017	2016	2015	2014	2013	Cagr. '13/'17
Vetture	258.067	227.826	193.640	163.982	132.237	18,2%
VCL	41.286	45.891	28.040	27.556	18.600	22,1%
Totale	299.353	273.717	221.680	191.538	150.837	18,7%

Grafico 16 - Distribuzione delle immatricolazioni vetture per segmento 2011-2017

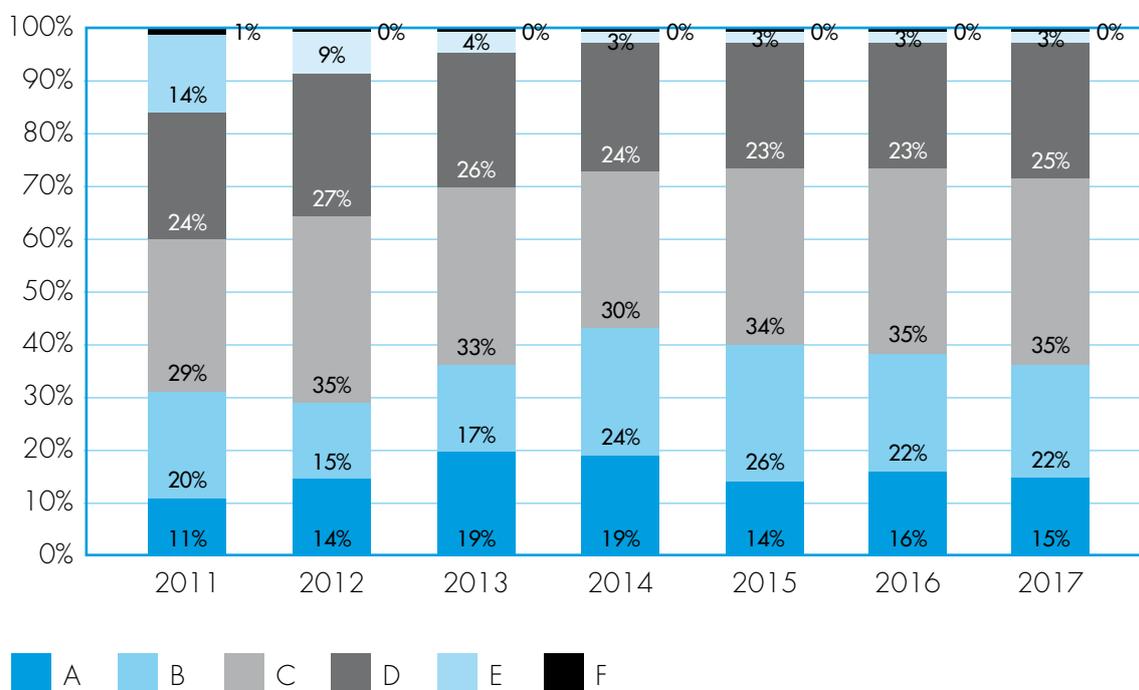


Tabella 52 - Distribuzione delle immatricolazioni di vetture per segmento

	2017		2016		2015		Var. % '17/'16
	Unità	%	Unità	%	Unità	%	
A (city car)	39.579	15,3%	36.202	15,9%	27.097	14,0%	9,3%
B (utilitarie)	55.999	21,7%	50.822	22,3%	49.962	25,8%	10,2%
C (medie)	90.935	35,2%	80.690	35,4%	64.968	33,6%	12,7%
D (medie-superiori)	63.841	24,7%	53.046	23,3%	45.084	23,3%	20,4%
E (superiori)	7.340	2,8%	6.712	2,9%	6.139	3,2%	9,4%
F (alto di gamma)	373	0,1%	354	0,2%	390	0,2%	5,4%
Totale	258.067	100,0%	227.826	100,0%	193.640	100,0%	13,3%

Tabella 53 - Distribuzione delle immatricolazioni di vetture per segmento - Trend

	2017	2016	2015	2014	2013	Cagr '13/'17
A (city car)	39.579	36.202	27.097	30.790	25.420	11,7%
B (utilitarie)	55.999	50.822	49.962	39.411	22.566	25,5%
C (medie)	90.935	80.690	64.968	49.016	43.520	20,2%
D (medie-superiori)	63.841	53.046	45.084	39.408	34.869	16,3%
E (superiori)	7.340	6.712	6.139	5.080	5.440	7,8%
F (alto di gamma)	373	354	390	277	421	-3,0%
Totale	258.067	227.826	193.640	163.982	132.236	18,2%

Tabella 54 - Differenza in volume delle immatricolazioni vetture per segmento (2017 vs 2016) e distribuzione percentuale delle immatricolazioni per segmento

	Delta 2017 vs 2016	Mix 2017	Mix 2016	Delta Mix 17 vs 16
A (city car)	3.377	15,3%	15,9%	-0,6%
B (utilitarie)	5.177	21,7%	22,3%	-0,6%
C (medie)	10.245	35,2%	35,4%	-0,2%
D (medie-superiori)	10.795	24,7%	23,3%	1,4%
E (superiori)	628	2,8%	2,9%	-0,1%
F (alto di gamma)	19	0,1%	0,2%	-0,1%

Tabella 55 - Distribuzione delle immatricolazioni di vetture per alimentazione

	2017	2016	Var. %
Gasolio	197.351	175.874	12,2%
Benzina	47.395	42.591	11,3%
Ibride	6.153	3.806	61,7%
GPL	4.894	3.134	56,2%
Metano	1.722	2.051	-16,1%
Elettriche	552	370	49,2%
Totale	258.067	227.826	13,3%

Grafico 17 – Immatricolazione vetture per alimentazione - 2017

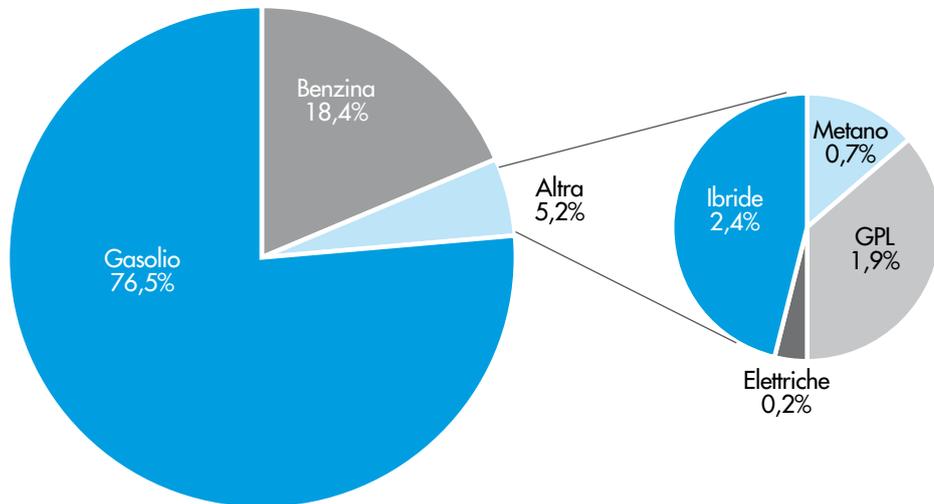


Grafico 18 – Immatricolazione vetture per alimentazione - 2016

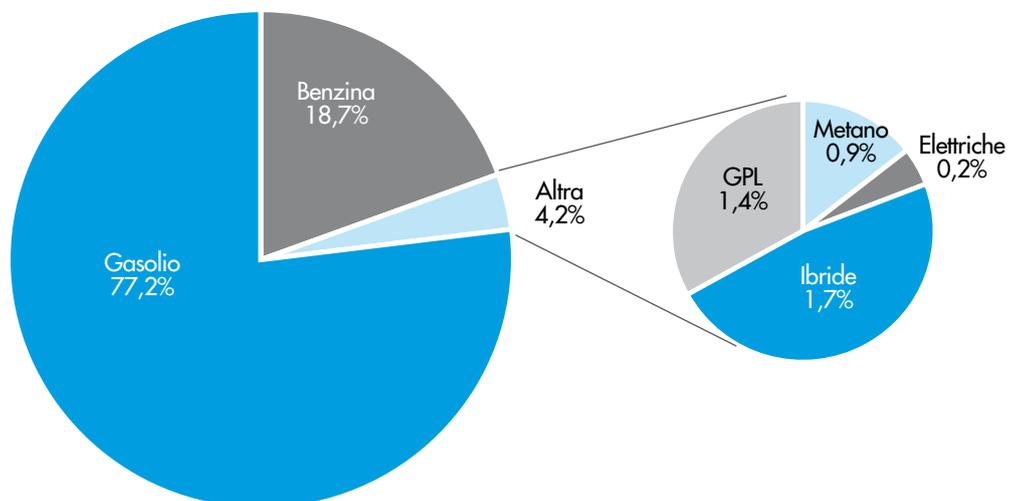


Tabella 56 - Distribuzione immatricolazioni vetture per carrozzeria

Carrozzeria	2017	2016	var %
Berlina 2 Vol	99.648	89.104	11,8%
Station Wagon	46.463	45.786	1,5%
Monovolume	21.320	26.798	-20,4%
Crossover	49.184	32.314	52,2%
Fuoristrada	30.460	22.595	34,8%
Berlina 3 Vol	7.719	7.612	1,4%
Aperta/Coupé	1.040	1.611	-35,4%
Multispazio	2.233	2.006	11,3%
Totale	258.067	227.826	13,3%

Grafico 19 - Immatricolazione vetture per carrozzeria

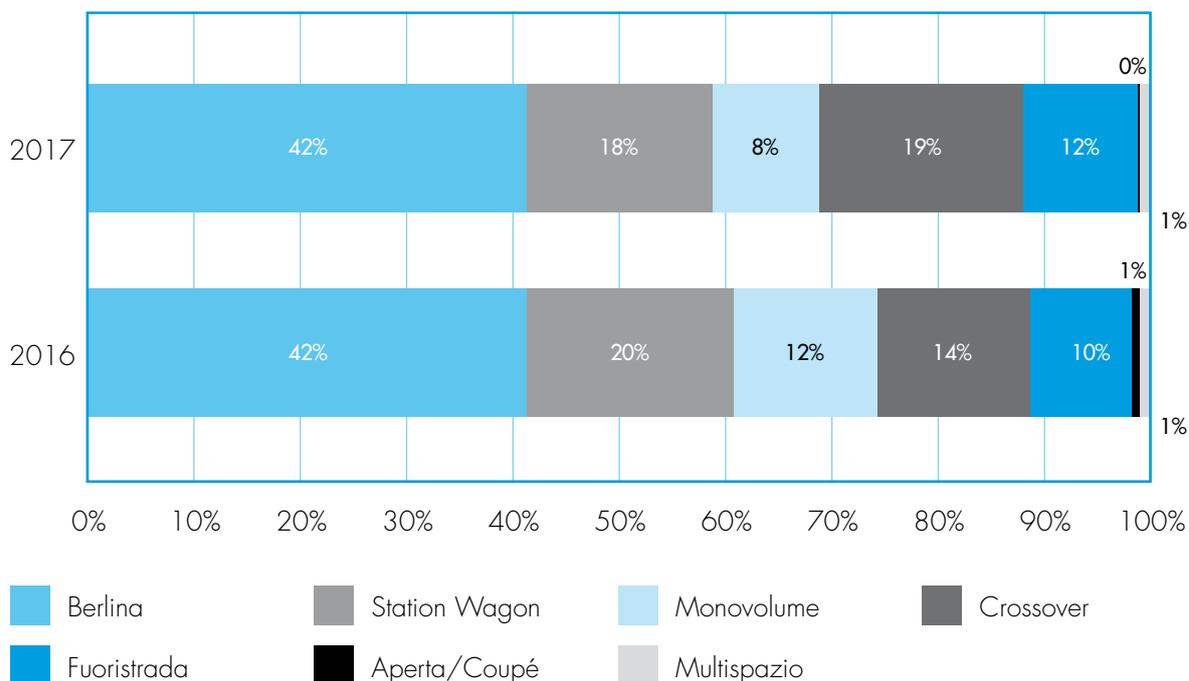


Tabella 57 - Immatricolato vetture per brand. Top 20 brand. Valori assoluti

Brand	2017	2016	Var. %
Fiat	62.699	50.120	25%
Ford	20.122	16.809	20%
Volkswagen	18.371	16.916	9%
Audi	16.896	15.582	8%
Bmw	15.436	14.548	6%
Renault	14.181	13.135	8%
Mercedes	13.062	12.598	4%
Nissan	11.361	8.817	29%
Peugeot	11.067	12.256	-10%
Smart	8.021	8.208	-2%
Alfa Romeo	7.957	4.439	79%
Opel	7.859	7.221	9%
Citroen	7.852	7.236	9%
Jeep	7.055	6.382	11%
Skoda	6.635	4.991	33%
Toyota	6.530	6.425	2%
Lancia	4.145	3.262	27%
Land Rover	3.446	3.577	-4%
Volvo	3.141	2.887	9%
Mini	2.401	2.968	-19%
Altri	9.830	9.449	4%
Totale	258.067	227.826	13%

Tabella 58 - Immatricolato vetture per brand. Top 20 brand. Valori percentuali

Brand	2017	2016
Fiat	24,3%	22,0%
Ford	7,8%	7,4%
Volkswagen	7,1%	7,4%
Audi	6,5%	6,8%
Bmw	6,0%	6,4%
Renault	5,5%	5,8%
Mercedes	5,1%	5,5%
Nissan	4,4%	3,9%
Peugeot	4,3%	5,4%
Smart	3,1%	3,6%
Alfa Romeo	3,1%	1,9%
Opel	3,0%	3,2%
Citroen	3,0%	3,2%
Jeep	2,7%	2,8%
Skoda	2,6%	2,2%
Toyota	2,5%	2,8%
Lancia	1,6%	1,4%
Land Rover	1,3%	1,6%
Volvo	1,2%	1,3%
Mini	0,9%	1,3%
Altri	3,8%	4,1%
Totale	100,0%	100,0%

Tabella 59 - Immatricolato vetture per model. Top 20 model. Valori assoluti

Model	2017	2016	Var. %
Panda	18.904	17.872	6%
500	11.008	7.946	39%
Tipo	9.732	2.804	247%
500x	9.285	6.897	35%
500l	8.493	9.876	-14%
Qashqai	6.471	5.432	19%
Fiesta	6.288	5.640	11%
Clio	5.868	5.173	13%
Golf	5.560	5.461	2%
A4	4.790	5.497	-13%
Serie 3	4.724	4.295	10%
Passat	4.653	5.774	-19%
Focus	4.435	4.737	-6%
Fortwo	4.396	4.534	-3%
Ypsilon	4.145	3.261	27%
Renegade	3.893	3.250	20%
308	3.806	6.392	-40%
Grande Punto	3.701	2.011	84%
A3	3.659	4.021	-9%
Octavia	3.638	2.879	26%
Altri	130.618	114.074	15%
Totale	258.067	227.826	13%

Tabella 60 - Immatricolato vetture per model. Top 20 model. Quote percentuali

Model	2017	2016
Panda	7,3%	7,8%
500	4,3%	3,5%
Tipo	3,8%	1,2%
500x	3,6%	3,0%
500l	3,3%	4,3%
Qashqai	2,5%	2,4%
Fiesta	2,4%	2,5%
Clio	2,3%	2,3%
Golf	2,2%	2,4%
A4	1,9%	2,4%
Serie 3	1,8%	1,9%
Passat	1,8%	2,5%
Focus	1,7%	2,1%
Fortwo	1,7%	2,0%
Ypsilon	1,6%	1,4%
Renegade	1,5%	1,4%
308	1,5%	2,8%
Grande Punto	1,4%	0,9%
A3	1,4%	1,8%
Octavia	1,4%	1,3%
Altri	50,6%	50,1%
Totale	100%	100%

ANALISI DELL'USATO

Le società di noleggio a lungo termine hanno venduto nel 2017 oltre 157.000 vetture.

L'analisi delle vetture usate mostra come ancora tre auto ogni quattro vendute usate transitano per i commercianti. Il ricorso a questo canale di vendita consente uno smaltimento più rapido dei piazzali delle vetture usate dei noleggiatori. Dall'altra parte, in considerazione dei volumi, è evidente che i prezzi di vendita applicati a questo canale sono più bassi rispetto alle vendite dirette ai clienti finali.

Le vendite ai privati rappresentano una quota dell'8%, stabile rispetto al 2016. Invariato anche il peso delle esportazioni pari al 14%.

Delle 157mila auto usate vendute dai noleggiatori a lungo termine nel 2017, il 13% aveva un anno o meno di anzianità. Si tratta di quasi 20.000 unità, di cui molte avevano alimentato la domanda di *rent-to-rent*.

Tabella 61 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per canale

	2017	2016	Var. %
Privati	12.674	13.532	-6%
Società	1.183	2.561	-54%
Commercianti	121.504	126.410	-4%
Radiazioni (esportazioni)	22.023	22.888	-4%
Totale	157.384	165.391	-5%

Tabella 62 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per segmento

	2017	2016	Var. %
A (city car)	28.215	28.164	0%
B (utilitarie)	38.994	39.975	-2%
C (medie)	53.818	58.054	-7%
D (medie-superiori)	32.200	34.404	-6%
E (superiori)	3.991	4.626	-14%
F (alto di gamma)	166	168	-1%
Totale	157.384	165.391	-5%

Il 38% dell'usato aveva invece 4 o più anni di anzianità, segno che le durate dei noleggi si sono definitivamente allungate. La quota di auto con due o tre anni di anzianità rappresenta un terzo del totale.

Grafico 20 - Distribuzione vetture usate per canale

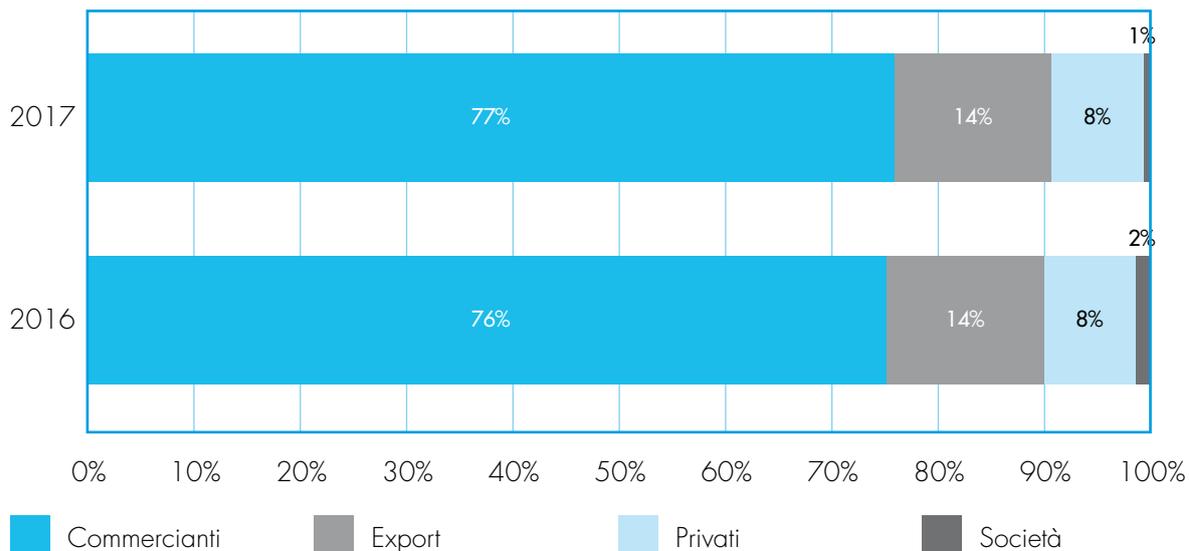


Grafico 21 - Autovetture usate per segmento



Tabella 63 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per alimentazione

	2017	2016	Var. %
Benzina	34.672	36.519	-5%
Gasolio	117.778	124.225	-5%
GPL	2.130	2.045	4%
Metano	1.434	1.178	22%
Ibride	1.143	1.124	2%
Elettriche	226	300	-25%
Totale	157.384	165.391	-5%

Grafico 22 - Autovetture usate per alimentazione - 2017

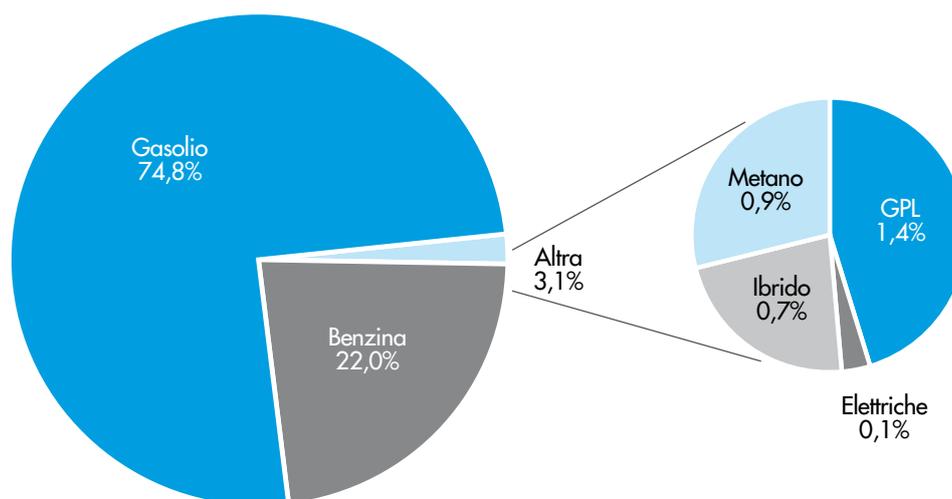


Grafico 23 - Autovetture usate per alimentazione - 2016

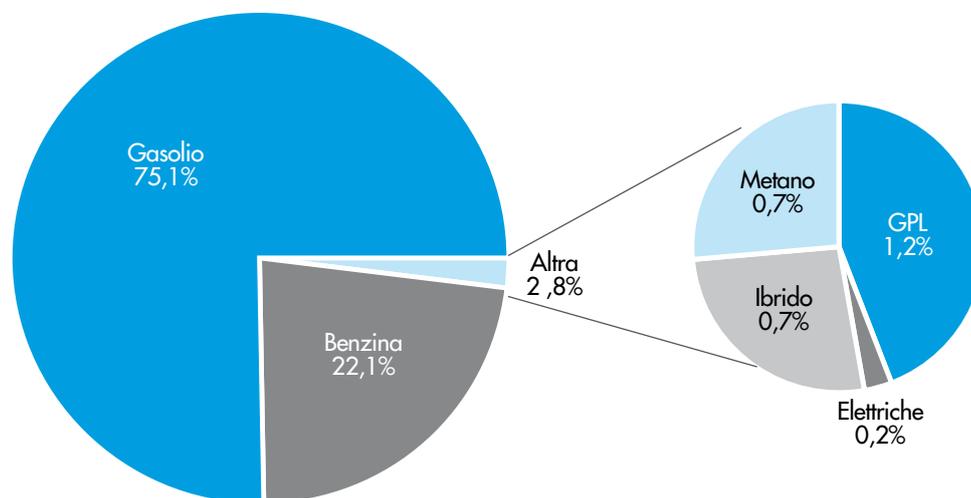


Tabella 64 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per carrozzeria

Carrozzeria	2017	2016	Var. %
Berlina 2 volumi	73.754	80.046	-8%
Station Wagon	26.900	29.181	-8%
Monovolume	20.409	22.794	-10%
Fuoristrada	11.770	10.942	8%
Crossover	17.337	14.980	16%
Berlina 3 vol	4.353	4.667	-7%
Aperta/Coupè	1.067	978	9%
Multispazio	1.795	1.802	0%
Totale	157.384	165.391	-5%

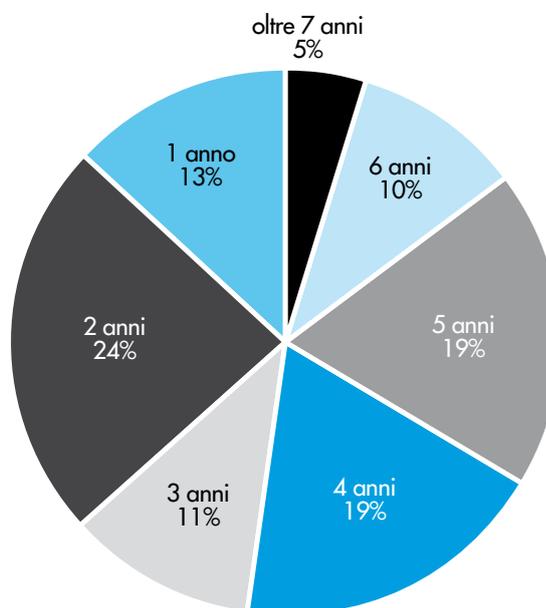
Grafico 24 - Distribuzione autovetture usate per carrozzeria



Tabella 65
Distribuzione delle
autovetture vendute
usate per anno
di immatricolazione

Anno di immatricolazione	2017
7 anni e oltre	7.134
6 anni	16.448
5 anni	30.417
4 anni	29.769
3 anni	16.657
2 anni	37.173
1 anno	19.785
Totale	157.384

**Grafico 25 - Autovetture usate
per anno di immatricolazione - 2017**



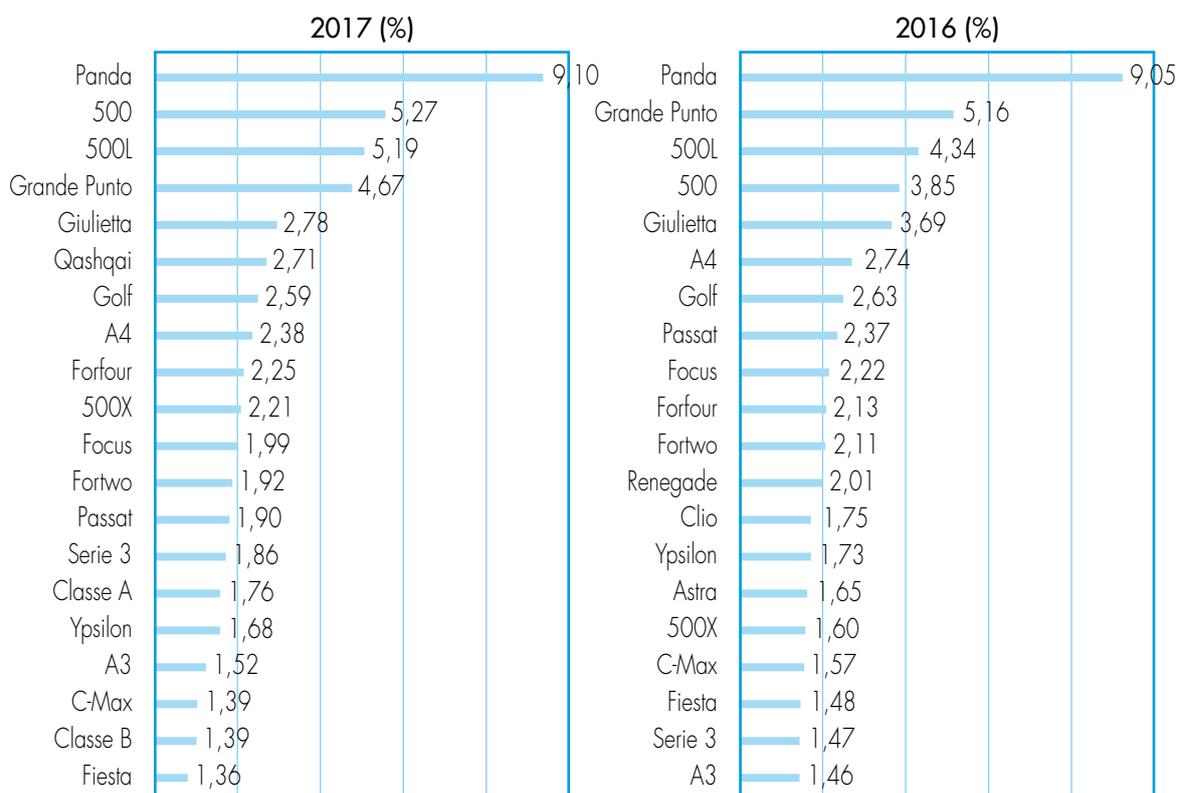
**Tabella 66 - Distribuzione delle autovetture usate vendute
per brand al netto delle radiazioni. Top 20 brand.
Valori assoluti**

Brand	2017	2016	Var. %
Fiat	41.699	40.078	4%
Volkswagen	9.123	12.534	-27%
Audi	8.978	10.148	-12%
Ford	8.946	9.415	-5%
Mercedes	8.279	8.165	1%
Peugeot	7.034	5.316	32%
Bmw	6.585	7.062	-7%
Smart	5.554	5.961	-7%
Nissan	5.397	2.405	124%
Renault	4.868	6.370	-24%
Citroen	4.852	5.083	-5%
Alfa Romeo	4.187	5.618	-25%
Opel	4.139	6.151	-33%
Lancia	3.362	4.478	-25%
Jeep	2.143	3.533	-39%
Skoda	2.087	1.995	5%
Toyota	1.389	1.769	-21%
Mini	1.252	880	42%
Volvo	1.161	1.352	-14%
Land Rover	796	763	4%
Totale Top 20	131.831	141.092	-7%
Totale	135.361	142.503	-5%

Tabella 67 - Usato autovetture per brand al netto delle radiazioni. Top 20 brand. Quote percentuali

Brand	2017	2016
Fiat	30,8%	28,1%
Volkswagen	6,7%	8,8%
Audi	6,6%	7,1%
Ford	6,6%	6,6%
Mercedes	6,1%	5,7%
Peugeot	5,2%	3,7%
Bmw	4,9%	5,0%
Smart	4,1%	4,2%
Nissan	4,0%	1,7%
Renault	3,6%	4,5%
Citroen	3,6%	3,6%
Alfa Romeo	3,1%	3,9%
Opel	3,1%	4,3%
Lancia	2,5%	3,1%
Jeep	1,6%	2,5%
Skoda	1,5%	1,4%
Toyota	1,0%	1,2%
Mini	0,9%	0,6%
Volvo	0,9%	0,9%
Land Rover	0,6%	0,5%

Grafico 26 - Autovetture usate - Top 20 model





LE FLOTTE AZIENDALI IN EU

Pur se sollecitata a livello mondiale – da una parte da problematiche sulle motorizzazioni e sui livelli di emissioni e dall'altra da rivoluzionari futuri scenari dei mercati orientali e da possibili dazi negli Usa – l'industria automobilistica europea ha tenuto bene anche nel 2017.

Tutti i mercati, eccetto quello inglese, hanno superato i livelli del 2016, oltrepassando alcune tensioni politiche, come la situazione catalana in Spagna, che avrebbero potuto interferire su questo importante segmento; cosa puntualmente avvenuta in Gran Bretagna, a causa della Brexit e dell'entrata in vigore di nuove tasse automobilistiche.

L'osservazione dell'andamento delle immatricolazioni nei 7 Paesi a maggiore motorizzazione (Germania, Regno Unito, Francia, Italia, Spagna, Belgio e Olanda) è di certo utile per comprendere la portata del comparto.

Privati in calo ed aumento delle flotte

Attraverso i dati raccolti ed elaborati da operatori specializzati, in base a specifiche analisi di mercato e a metodologie di rilevazione, si evidenzia dal 2010 il progressivo aumento delle immatricolazioni per uso aziendale e una parallela riduzione di quelle ad uso privato. Appare evidente anche nell'analisi per canale di distribuzione negli ultimi anni la crescita delle vetture auto-immatricolate dalle case e dalla rete commerciale, fenomeno in atto da sempre e generalizzato nella UE.

**Tabella 68 - Immatricolazione autovetture – Top 7 EU
Suddivisione per segmenti**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Privati	55,6%	50,7%	48,1%	48,7%	47,9%	46,7%	46,6%	45,4%
Flotte (*)	20,8%	24,1%	24,8%	24,4%	25,7%	26,4%	26,0%	26,0%
Noleggino a breve termine	9,2%	9,5%	9,9%	9,8%	9,9%	10,0%	10,2%	10,5%
Case e concessionari	14,5%	15,7%	17,2%	17,1%	16,5%	16,9%	17,3%	18,1%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario NLT

Belgio

Nella distribuzione per canali, il Belgio ha evidenziato negli ultimi anni un trend di forte crescita delle immatricolazioni delle flotte e una contemporanea diminuzione delle immatricolazioni a privati. Queste ultime che nel 2011 avevano superato le 320.000 unità, nel 2017 sono state circa 256.000. Per le flotte aziendali, invece, il 2017 è stato l'anno record con oltre 223.000 nuove targhe.

Tabella 69 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Belgio 2017-2015

BELGIO	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Privati	256.253	258.496	241.408	19,3%	19,3%	19,2%
Flotte (*)	223.387	214.532	193.594	70,3%	70,4%	71,7%
Noleggio a BT	35.241	34.486	31.817	4,1%	3,9%	4,2%
Case e concessionari	35.801	35.871	37.642	6,3%	6,3%	4,7%
Totale	550.682	543.385	504.461	100%	100%	100%

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario, NLT

Francia

Con ben 2,11 milioni di nuove immatricolazioni nel 2017 il mercato francese ha registrato uno dei migliori risultati mai raggiunti, con le flotte che hanno raggiunto un nuovo record storico di sviluppo del 7,2%, a fronte di una crescita del mercato dei privati piuttosto contenuta (+2,3%).

Tabella 70 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Francia 2017-2015

FRANCIA	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Privati	1.044.981	997.911	994.532	8,2%	8%	8,1%
Flotte (*)	467.132	435.906	428.658	76,5%	77,8%	80%
Noleggio a BT	229.858	217.306	195.967	5,6%	5,1%	4,5%
Case e concessionari	368.769	340.069	298.069	9,7%	9,1%	7,4%
Totale	2.110.740	1.991.192	1.917.226	100%	100%	100%

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario, NLT



Germania

Il mercato tedesco, con oltre 3,4 milioni di immatricolazioni, resta sempre leader in EU. Tutti i canali hanno registrato indicatori positivi: +52.000 immatricolazioni per i privati, +17.000 per le flotte e +12.000 per il noleggio a breve termine. Da notare che la Germania è il Paese con la maggior quota di auto-immatricolazioni in Europa, con volumi che arrivano ad 1 milione di unità.

Tabella 71 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Germania 2017-2015

GERMANIA	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Privati	1.224.943	1.173.088	1.098.068	35,5%	34,9%	34,2%
Flotte (*)	846.037	828.724	786.723	24,6%	24,7%	24,5%
Noleggio a BT	369502	357.269	338.885	10,7%	10,6%	10,5%
Case e concessionari	1.000.780	992.526	982.366	29,1%	29,6%	30,6%
Totale	3.441.262	3.351.607	3.206.042	100%	100%	100%

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario, NLT

Italia

Nel nostro Paese il fenomeno più evidente è stata la riduzione delle vendite ai privati, sostituite in larga misura dai km zero, arrivate ormai al 16% delle immatricolazioni complessive del Paese, e dal fenomeno in crescita del noleggio a privati. Ottimo l'andamento delle flotte, trainate dal noleggio a lungo termine, in aumento con tassi in doppia cifra da quattro anni.

Tabella 72 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Italia 2017-2015

ITALIA	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Privati	1.247.857	1.157.143	1.023.499	56,5%	62,2%	63,8%
Flotte (*)	363.097	350.030	290.382	18,3%	18,1%	17,8%
Noleggio a BT	172.263	135.977	119.913	8,8%	7,8%	7,8%
Case e concessionari	330.854	223.956	176.027	16,4%	11,6%	10,5%
Totale	2.114.071	1.867.106	1.609.821	100%	100%	100%

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario, NLT

Olanda

Nei Paesi Bassi le flotte aziendali nel 2017 sono diventate il primo canale di distribuzione, superando di poco le immatricolazioni dei privati. Anche in Olanda, come in Italia, i volumi di vendita dei privati si sono ridotti, ma la crescita delle flotte delle aziende non è stata così vigorosa da compensare il disavanzo delle immatricolazioni che, nell'arco di soli 7 anni, hanno perso il 25% dei volumi.

Tabella 73 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Olanda 2017-2015

OLANDA	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Privati	163.656	151.842	152.169	18%	17,9%	17,3%
Flotte (*)	165.583	142.918	203.860	69,7%	69,3%	69,2%
Noleggio a BT	21.099	19.306	20.111	3,2%	3,3%	4,7%
Case e concessionari	64.200	68.448	72.785	9%	9,5%	8,8%
Totale	414.538	382.514	448.925	100%	100%	100%

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario, NLT

Spagna

Il mercato iberico sta tornando sui valori pre-crisi. Il canale delle flotte ha fatto registrare un aumento di volumi di 30.000 unità, arrivando a superare le 265.000 unità. Analogo incremento di volumi hanno mostrato gli acquisti dei privati, che hanno raggiunto le 671.000 unità. Ha mantenuto grande importanza il canale dei noleggi a breve termine, vista la vocazione turistica.

Tabella 74 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Spagna 2017-2015

SPAGNA	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Privati	671.280	641.716	597.326	51,7%	53,8%	56,1%
Flotte (*)	265.358	235.895	204.443	20,5%	19,7%	19,2%
Noleggio a BT	230.203	210.231	177.244	17,8%	17,6%	16,6%
Case e concessionari	125.131	104.576	86.030	9,7%	8,7%	8,1%
Totale	1.291.972	1.192.418	1.065.043	100%	100%	100%

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario, NLT



Regno Unito

La Gran Bretagna è apparsa in crisi rispetto al resto del mercato auto europeo, con tutti i canali in decrescita. Si tratta comunque di un mercato negli ultimi anni in costante aumento, in controtendenza rispetto al calo generale di tutti gli altri paesi, e che lo scorso anno ha scontato quindi un prolungato lungo periodo positivo.

Tabella 75 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Regno Unito 2017-2015

REGNO UNITO	2017	2016	2015	2017	2016	2015
Privati	1.124.943	1.206.663	1.209.861	44,26%	44,81%	45,94%
Flotte (*)	875.414	929.248	902.677	34,46%	34,51%	34,28%
Noleggio a BT	232.830	241.195	249.683	9,16%	8,96%	9,48%
Case e concessionari	307.826	315.680	271.282	12,12%	11,72%	10,30%
Totale	2.541.013	2.692.786	2.633.503	100%	100%	100%

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario, NLT

Le flotte aziendali ed il noleggio sono in Europa un partner fondamentale per l'industria e i servizi automobilistici. Non solo per i volumi di veicoli, ma per il gigantesco indotto ad essa collegato, una rete di attività che spazia dalla digital mobility alla gestione di ogni aspetto della circolazione. Senza tralasciare le operazioni di test e di verifica dei nuovi modelli immessi sul mercato.

Va, inoltre, evidenziata la funzione di anticipazione di nuove tendenze nell'universo dell'automotive, come ad esempio è stata l'installazione dei navigatori, di pacchetti di sicurezza avanzati o delle black box.

Il nuovo modello di business che comincia a delinearsi sulle nostre strade, in cui l'auto sarà parte integrante di un sistema di mobilità integrato con servizi telematici offerti da provider diversi, vedrà le flotte aziendali, e specialmente il noleggio, protagonisti.

LE ALIMENTAZIONI DELLE FLOTTE AZIENDALI IN EU

Il dibattito sul diesel

La Grande Crisi ha generato cambiamenti nelle flotte, specialmente nelle motorizzazioni e alimentazioni. Se prima era solo motivo di immagine, l'attenzione verso l'ambiente, sollecitata dalle necessità di contenimento dei costi, è ora diventata generale.

Un punto centrale è la tecnologia, con il ricorrente riferimento ad alimentazioni più ecologiche, l'elettrico da anni al primo posto. Sono peraltro da considerare le policies pubbliche, che negli ultimi tempi hanno visto forti accelerazioni. Francia e Gran Bretagna hanno annunciato di vietare la vendita di auto a benzina e diesel entro il 2040. Anche la Norvegia, dove il 40% delle vetture di nuova immatricolazione è elettrico o ibrido, ha intenzione di raggiungere questo obiettivo nel 2025, esattamente come l'Olanda. Senza dimenticare la Cina, un mercato da 28 milioni di veicoli, che sta valutando entro quando completare la transizione verso l'elettrico.

Anche a livello locale si è assistito in varie città europee a dichiarazioni e divieti di sindaci o pronunce della magistratura contro i motori endotermici, che, si osserva, necessiterebbero di approfondimenti anche sui livelli di emissioni inquinanti e climalteranti delle più moderne motorizzazioni diesel.

Situazione nelle flotte aziendali

Il tema è ovviamente d'interesse per le flotte aziendali, considerando sia i volumi che il più accelerato turn-over rispetto ai privati, sia i calcoli sui valori residui, essenziali per la formazione dei canoni.

I Paesi che hanno fatto registrare il maggior calo di vendita sul diesel nel confronto 2016-2017 sono stati Belgio, Germania e Regno Unito, quest'ultimi due Paesi con volumi più importanti. Il diesel si è ridotto nelle preferenze delle aziende anche in Francia, un fenomeno che per ora esenta l'Italia, dove le scelte della clientela business sul diesel sono tuttora molto elevate. Nello specifico in Germania e Regno Unito la riduzione è rispettivamente del 13% e del 17%, in Spagna del 9% ed in Francia del 5%. Situazione quindi diversa in Italia dove il mercato del diesel segna un aumento del 7%, prodotto dal forte interesse delle aziende, pari al 21%, mentre il segmento dei privati si riduce del 6%.

Dalle indicazioni raccolte appare evidente che l'alimentazione a gasolio rimane quella preferita con una market share del 56%, ma con un calo di 8 punti di quota. Tra i privati il calo è più vistoso: la media dei 7 Paesi è del 27% (5 anni fa sfiorava il 50%). Di rilievo la riduzione delle immatricolazioni nel rent-a-car, all'interno del quale il diesel ha una market share del 42% (-10 punti sul 2016).


Tabella 76 - Immatricolazioni Top7 EU – 2010-2017
Suddivisione alimentazione - Flotte aziendali

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgio								
Benzina	9,7%	8,8%	9,9%	10,5%	12,6%	14,8%	19,9%	24,0%
Diesel	89,5%	90,3%	88,0%	87,4%	83,9%	81,7%	74,1%	67,7%
Elettrico	0,0%	0,1%	0,3%	0,2%	0,6%	0,7%	0,6%	0,9%
Ibrido	0,7%	0,8%	1,7%	1,8%	2,6%	2,6%	4,8%	6,7%
Metano	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	0,5%	0,7%
GPL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Francia								
Benzina	8,2%	7,8%	7,4%	9,2%	10,6%	14,3%	14,9%	18,1%
Diesel	90,6%	91,1%	90,5%	87,1%	85,8%	80,6%	80,9%	76,6%
Elettrico	0,0%	0,2%	0,2%	0,6%	0,7%	0,8%	1,1%	1,5%
Ibrido	0,8%	0,7%	1,7%	3,0%	2,9%	4,2%	3,1%	3,8%
Metano	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
GPL	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Germania								
Benzina	25,1%	22,7%	22,7%	23,4%	23,6%	23,9%	26,6%	32,0%
Diesel	74,0%	76,3%	76,1%	75,0%	74,5%	74,2%	71,4%	64,5%
Elettrico	0,0%	0,1%	0,2%	0,3%	0,6%	0,5%	0,6%	1,1%
Ibrido	0,2%	0,2%	0,4%	0,7%	0,7%	1,0%	1,2%	2,2%
Metano	0,4%	0,4%	0,3%	0,5%	0,5%	0,3%	0,2%	0,2%
GPL	0,2%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Italia								
Benzina	16,3%	16,3%	15,5%	16,5%	17,1%	17,2%	18,1%	19,2%
Diesel	78,0%	81,1%	79,8%	77,6%	76,8%	77,2%	76,7%	75,0%
Elettrico	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,4%	0,3%	0,3%
Ibrido	0,6%	0,5%	0,7%	1,6%	1,9%	2,0%	2,1%	2,7%
Metano	1,6%	1,0%	1,5%	1,9%	1,4%	1,5%	1,3%	0,8%
GPL	3,5%	1,0%	2,4%	2,3%	2,1%	1,7%	1,6%	1,9%
Olanda								
Benzina	49,8%	43,1%	38,9%	32,8%	31,9%	28,1%	48,2%	58,5%
Diesel	43,0%	51,7%	52,1%	48,4%	53,7%	50,0%	38,8%	34,2%
Elettrico	0,1%	0,2%	1,5%	2,3%	1,5%	1,3%	2,1%	3,6%
Ibrido	6,4%	4,2%	6,7%	16,2%	11,3%	20,4%	10,5%	3,0%
Metano	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%	1,5%	0,2%	0,4%	0,7%
GPL	0,4%	0,4%	0,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Spagna								
Benzina	11,9%	11,9%	12,0%	10,8%	10,5%	11,7%	14,1%	19,1%
Diesel	86,4%	85,3%	84,9%	85,3%	86,0%	84,6%	81,6%	74,2%
Elettrico	0,0%	0,1%	0,2%	0,4%	0,3%	0,3%	0,4%	0,7%
Ibrido	1,6%	2,6%	2,8%	3,2%	2,6%	2,6%	3,6%	5,3%
Metano	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%
GPL	0,0%	0,0%	0,1%	0,3%	0,5%	0,8%	0,2%	0,5%
Regno Unito								
Benzina	36,0%	33,8%	35,2%	34,0%	33,4%	34,6%	36,0%	43,6%
Diesel	62,6%	64,8%	63,4%	64,1%	64,1%	61,9%	59,6%	50,4%
Elettrico	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,4%	0,4%	0,4%	0,5%
Ibrido	1,4%	1,3%	1,3%	1,6%	2,1%	3,1%	4,0%	5,6%
Metano	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
GPL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario NLT

Tabella 77 - Immatricolazioni Top7 EU – 2010-2017
Suddivisione alimentazione - Rent a car

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Belgio								
Benzina	29,7%	25,3%	25,1%	31,6%	32,1%	33,3%	34,6%	42,0%
Diesel	70,2%	74,7%	74,8%	68,3%	67,9%	66,7%	65,4%	57,9%
Elettrico	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ibrido	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Metano	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
GPL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Francia								
Benzina	21,7%	20,7%	16,1%	18,9%	23,6%	28,9%	36,0%	42,8%
Diesel	78,2%	79,0%	83,6%	80,1%	75,0%	68,5%	62,0%	55,5%
Elettrico	0,0%	0,2%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,2%	0,2%
Ibrido	0,1%	0,1%	0,2%	1,0%	1,2%	2,4%	1,8%	1,5%
Metano	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
GPL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Germania								
Benzina	53,0%	44,9%	40,3%	37,9%	39,6%	39,2%	38,3%	46,5%
Diesel	46,9%	55,0%	59,4%	61,7%	60,1%	59,9%	61,1%	52,5%
Elettrico	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,2%
Ibrido	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,7%	0,5%	0,8%
Metano	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
GPL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Italia								
Benzina	48,3%	35,6%	34,7%	35,1%	32,0%	30,0%	30,6%	32,2%
Diesel	49,7%	63,5%	63,8%	62,8%	65,6%	67,7%	66,6%	65,3%
Elettrico	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Ibrido	0,1%	0,3%	0,2%	0,1%	0,8%	1,2%	1,8%	1,3%
Metano	0,2%	0,1%	0,5%	0,9%	0,4%	0,5%	0,7%	0,6%
GPL	1,7%	0,5%	0,8%	1,1%	0,9%	0,5%	0,3%	0,5%
Olanda								
Benzina	84,2%	78,6%	77,9%	78,6%	81,2%	75,3%	86,4%	84,0%
Diesel	14,1%	18,0%	18,9%	17,8%	13,9%	18,3%	11,2%	10,6%
Elettrico	0,0%	1,2%	0,5%	0,2%	1,0%	1,0%	0,2%	0,7%
Ibrido	1,6%	1,6%	2,2%	3,3%	3,8%	5,4%	2,1%	4,6%
Metano	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%
GPL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Spagna								
Benzina	44,3%	41,3%	42,3%	42,8%	45,5%	45,1%	49,8%	54,0%
Diesel	55,7%	58,6%	57,5%	57,2%	54,4%	54,5%	49,6%	45,1%
Elettrico	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,3%	0,3%
Ibrido	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,5%
Metano	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
GPL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%
Regno Unito								
Benzina	56,5%	47,2%	38,9%	44,8%	42,3%	42,6%	44,1%	45,5%
Diesel	43,4%	52,5%	60,5%	55,1%	56,6%	56,4%	54,9%	52,3%
Elettrico	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%
Ibrido	0,0%	0,3%	0,6%	0,0%	1,0%	0,9%	1,0%	2,1%
Metano	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
GPL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Fonte: Dataforce

(*) RAC, rent a car, noleggio a breve termine



A livello globale, nei Paesi Top7 le elettriche fanno segnare un balzo in avanti del 53,39% nelle immatricolazioni, mentre la crescita delle ibride è limitata al 30,9%. Sostanzioso anche l'incremento delle bi-fuel: +48,94%, ma si tratta ancora di volumi ridotti.

Tabella 78 - Immatricolazioni Top7 EU - 2010-2017
Suddivisione alimentazione Diesel

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Privati	45,1%	48,1%	45,6%	43,8%	43,4%	40,8%	38,3%	32,7%
Flotte	73,7%	75,8%	74,6%	73,4%	73,2%	71,3%	69,3%	63,0%
RAC	53,4%	60,3%	64,0%	62,0%	60,8%	60,0%	57,9%	52,9%
Case e concessionari	50,0%	50,5%	50,9%	49,7%	48,1%	47,6%	46,1%	42,9%

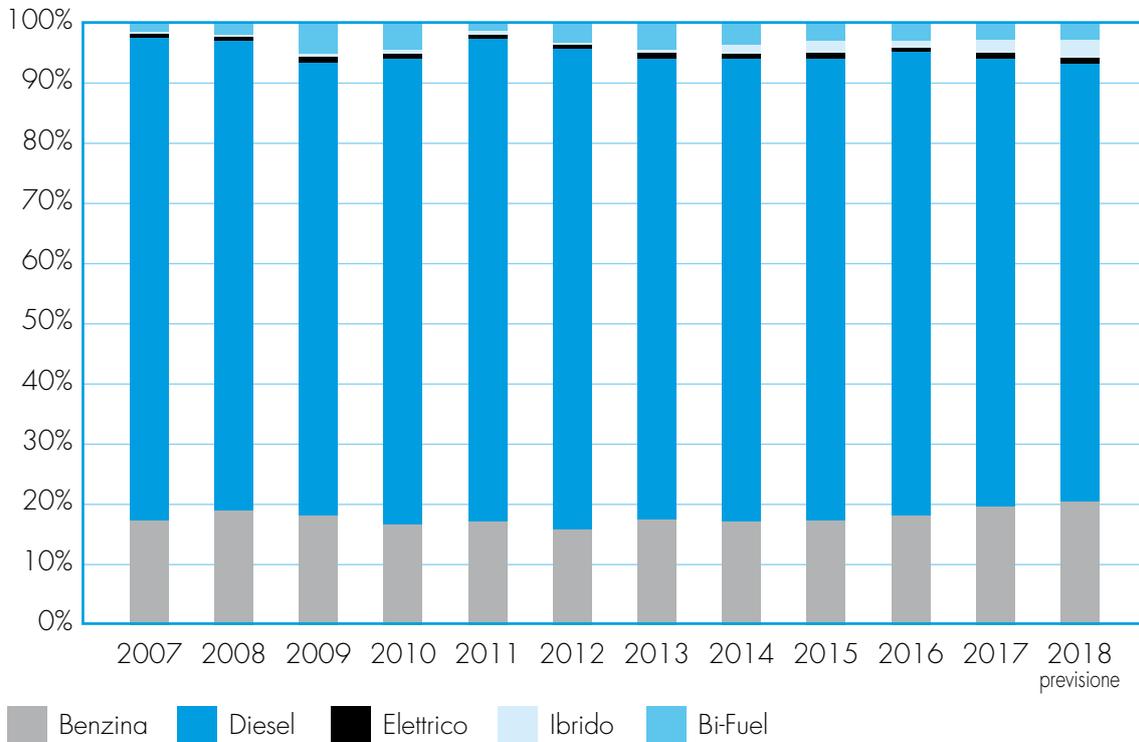
Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario NLT

Nel nostro Paese il diesel continua ad essere l'alimentazione di riferimento nel mondo flotte.

Le vetture a NLT sono oggi per oltre il 90% Euro 6 e le emissioni di polveri sottili o particolato di questo motore diesel sono state ridotte del 96%, da 0,14 grammi per chilometro (Euro 1) a 0,005 gr/km. Se a ciò si aggiunge che il riscaldamento degli edifici produce il triplo delle emissioni di PM10 e PM2,5 generate dai veicoli in circolazione e che il diesel produce meno emissioni di CO2 del motore a benzina, assume una chiara dimensione l'impatto sul minore inquinamento prodotto dall'evoluzione tecnologica degli attuali motori termici.

Grafico 27 - Immatricolazioni Italia - 2007-2017
Suddivisione alimentazione - Flotte aziendali



Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario NLT

È doveroso menzionare che il maggior ricorso a veicoli a benzina, insieme alla penetrazione relativamente bassa sul mercato dei sistemi di propulsione alternativi, potrà avere conseguenze sulle prestazioni in termini di emissioni di CO₂ del nuovo parco auto europeo, con seri problemi al raggiungimento dei futuri obiettivi in materia di CO₂ – non solo quelli proposti per il 2030, ma anche quelli già fissati per il 2020.

L'avversione al diesel sta, infatti, provocando, per la prima volta da anni, un aumento delle emissioni di CO₂ delle auto nell'Unione europea. Secondo i dati pubblicati dall'European Environment Agency (Eea) la media delle emissioni di CO₂ proveniente dalle nuove auto è aumentata nel 2017 dello 0,4% a 118,5 g/km. In 17 stati Ue le emissioni sono state maggiori che nel 2016 compresi i mercati maggiori come Gran Bretagna (+0,8%), Francia (+0,6%), Spagna (+0,5%) e Germania (+0,1%). Gli aumenti maggiori si sono registrati in Polonia (+1,43%) e in Olanda (+2,27%). Sono questi dati importanti perché si tratta del primo aumento delle emissioni di CO₂ da quando sono iniziate le misurazioni nel 2010. Da 8 anni le emissioni erano scese del 16% (22 g di CO₂/km).

La quota di mercato dei veicoli elettrici ricaricabili (ECV) è infatti aumentata solo moderatamente (dall'1,1% all'1,5%), per bilanciare il calo dei diesel. Se i consumatori stanno inviando un segnale di maggior attenzione alla qualità ambientale, esistono ancora troppi ostacoli – come la mancanza di infrastrutture, di prezzi accessibili e di autonomia – che impediscono alle auto elettriche la sostituzione del diesel.

Le strategie delle aziende di noleggio sono per natura attente e sensibili alle esigenze della clientela, fortemente orientata ad autovetture non solo sicure, affidabili, confortevoli, ma anche con minor costo nei consumi, visto l'elevato chilometraggio. Ed il mercato offre modelli che rispondono perfettamente a questa domanda, ad esempio con il livello Euro 6 b.

Gli operatori del noleggio a lungo termine sono impegnati a sostenere le "car policy green" delle aziende clienti, offrendo, tra l'altro, l'immissione in flotta di veicoli nuovi e, in alcuni casi, con motorizzazioni alternative a quelle più diffuse prevalentemente, come l'alimentazione bifuel e ibrida; il monitoraggio delle emissioni della flotta e l'identificazione di soluzioni su misura per ridurre l'impatto ambientale; la consulenza nella costruzione ex novo di un parco auto che rispetti parametri sostenibili; corsi di guida sicura e a bassi consumi; meccanismi di compensazione dell'inquinamento.

Probabilmente un graduale cambiamento di motorizzazione avverrà, ma in tempi più lunghi di quanto alcuni osservatori oggi prevedono, almeno fino a quando vi sarà neutralità fiscale. La politica centrale e locale potrà indirizzare verso nuovi scenari, ma non potrà non considerare attentamente le necessità di mobilità ed i risvolti economici e finanziari per cittadini ed imprese.



LE ATTIVITÀ DI CAR SHARING NEL 2017

Il Rapporto ANIASA 2017 dedica per il secondo anno una sezione al Car Sharing, la nuova formula di noleggio “a minuto” che sta crescendo molto velocemente in Italia a partire dagli ultimi 3-5 anni. Quest’anno, potendo usufruire dei dati consuntivi dal 2015 al 2017, è possibile effettuare le prime valutazioni sui trend del settore e sull’evoluzione del cliente medio, e quindi del modello di business.

La dimensione del car sharing

Il 2017 ha registrato, in linea con l’anno precedente, una crescita molto rilevante del numero di utenti. Tale crescita ha riguardato sia gli utenti iscritti ai servizi offerti dai singoli operatori (+21% vs. 2016), sia gli utenti realmente attivi (almeno 1 noleggio negli ultimi 6 mesi), che sono saliti del 38% vs. 2016. I primi hanno superato 1,3 milioni, i secondi hanno raggiunto le 820 mila unità, aumentando la propria penetrazione. Le principali città si confermano evidentemente Milano e Roma, con più di 2.000 vetture in flotta in ciascuna città, subito seguite da Torino e Firenze. Questi numeri sembrerebbero confermare un momento d’oro per il business del Car Sharing; è tuttavia necessario un ulteriore approfondimento.

Se si guarda infatti il numero di vetture in flotta, il parco complessivo dei principali operatori di free floating è cresciuto solo del 9%, circa 500 vetture in più rispetto all’anno precedente, ascrivibili di fatto a 2 soli operatori. Tuttavia il numero dei noleggi effettuati è cresciuto solo single digit (+7% vs. 2016) fino a quasi 6,7 milioni, confermando che il fenomeno del “multi-tessera” continua a diffondersi senza necessariamente comportare un maggiore utilizzo del servizio. Di conseguenza i parametri di business hanno registrato per la prima volta un calo, per quanto leggero. È infatti diminuita la durata media del noleggio (-1%), scesa ora a 31 minuti, e di conseguenza anche la distanza media percorsa (-1%), di circa 7 km. A calare in modo rilevante sono però i noleggi per utente, che da più di 10 scendono a circa 8 in un anno (-23%).

I chilometri percorsi registrano un aumento del 6%, in linea con la crescita del numero dei noleggi dovuta in buona parte ad un solo operatore che è entrato più di recente nel settore ed è ora sostanzialmente a regime dopo l’avvio in corso d’anno nel 2016. Si tratta quindi nel complesso di un settore in sviluppo, che vede un interesse crescente da parte degli utilizzatori, ma che ancora deve assestarsi su un modello di business “a regime”.



**Tabella 79 - I numeri del car sharing in Italia - Dicembre 2017
(principali operatori free floating)**

	Milano	Roma	Altre città censite	Totale
Utenti iscritti	640.000	430.000	240.000	1.310.000
Utenti attivi*	410.000	250.000	160.000	820.000
Vetture in flotta	3.100	2.100	1.400	6.600
Noleggi effettuati	3.830.000	1.770.000	1.430.000	7.030.000

* Per utenti attivi si intendono quelli con almeno 1 noleggio nel secondo semestre

**Tabella 80 - Gli indicatori principali - Dicembre 2017
(principali operatori free floating)**

	Milano	Roma	Altre città censite	Totale
Durata media (minuti)	31	36	26	31
Distanza media (km)	7	8	5	7
Minuti per Km	4,4	4,3	4,8	4,4

Il profilo dell'utilizzatore

Nel rapporto ANIASA dell'anno scorso erano stati illustrati i tratti caratteristici del profilo dell'utilizzatore medio. Si osserva nel 2017 una sostanziale stabilità di tale profilo, che sotto i diversi punti di vista non è cambiato affatto, confermando le caratteristiche descritte già per il 2016. È opportuno tuttavia sottolineare che il profilo medio, così come descritto di seguito, sia di per sé composto da almeno 2-3 diversi profili di utilizzo, con caratteristiche spesso non corrispondenti (esempio, tra giorni della settimana e fasce orarie). Ogni operatore di free floating ha infatti un proprio profilo di Clienti, che non sempre si identifica con il profilo medio.

Il profilo dell'utente di car sharing conferma quindi la prevalenza maschile al 65% dei noleggi rispetto al 66% dell'anno precedente. Anche all'interno dei singoli operatori tale parametro non ha visto cambiamenti sostanziali. La fascia 26-35 anni si conferma quella prevalente, con il 29% del totale, ma in calo rispetto al 34% del 2016; a beneficiare di questa contrazione, la fascia 18-25 anni, salita al 24% del totale. Questo dato lascia ben sperare per gli anni a venire, nei quali la fascia di utenti cresciuti nell'era dell'economia condivisa sarà ancora più ampia. In crescita anche la fascia di clientela di 46-55 anni, che tuttavia sconta una diversa riclassificazione



da parte di uno degli operatori. In sintesi, l'età media dell'utilizzatore non cambia, confermandosi sui 36 anni.

Per quanto riguarda invece le abitudini di consumo, nessun cambiamento significativo si registra nella distribuzione degli orari della giornata, salvo un calo della fascia 7.00-9.00 (dal 13% al 7% del totale) ed un aumento della fascia 9.00-12.00 (dal 10% al 13% del totale). Nel complesso, gli utilizzatori sembrano essersi distribuiti più omogeneamente tra le fasce orarie, utilizzando maggiormente le vetture nella fascia intorno all'ora di pranzo.

Dal punto di vista dell'utilizzo nel corso della settimana, ciascuno dei 7 giorni pesa tra il 13% ed il 16% del totale. Va sottolineato che tale valore, pur essendo nel complesso molto uniforme, vede degli scostamenti anche rilevanti tra i diversi operatori, ognuno dei quali ha quindi un proprio modello di business o una specifica fascia di utilizzatori.

Tabella 81 - Le abitudini di consumo per età, fascia oraria e giorno - Dicembre 2017

	18-25 anni	26-35 anni	36-45 anni	46-55 anni	>55 anni
Peso %	24%	30%	24%	14%	8%

	24-7	7-12	12-16	16-21	21-24
Peso %	13%	20%	19%	32%	16%

	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
Peso %	13%	13%	14%	15%	16%	16%	13%

In conclusione, il free floating si dimostra anche nel 2017 un business di forte interesse per chi "compra mobilità", con un aumento complessivo degli iscritti ed una crescente penetrazione degli utenti attivi. Un business che quindi, dopo i primi anni di avvio, si avvia verso una stabilizzazione del modello di business, che i singoli operatori hanno adattato progressivamente alle caratteristiche della domanda di mercato. Prova ne sia l'ingresso di alcuni di essi negli Hub aeroportuali di Roma e Milano, che ha contribuito a ridisegnare alcune specifiche del profilo medio di utilizzo.

IMPRESE ASSOCIATE



ACI GLOBAL S.p.A.

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



ALPHABET ITALIA FLEET MANAGEMENT S.p.A.

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



ARVAL SERVICE LEASE ITALIA S.p.A.

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



AVIS BUDGET ITALIA S.p.A.

Viale Carmelo Bene, 70 - 00139 Roma (Sede Amministrativa)
Via Roma, 96 - 39100 Bolzano (Sede Legale)
Tel 06 419941 - Fax 06 41994218
www.avisautonoleggio.it - www.budgetautonoleggio.it - www.maggiore.it
Amministratore Delegato: Gianluca Testa



AUTONOLEGGI DEMONTIS S.p.A.

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



C.S. GROUP S.p.A.

Via dei Pelaghi, 162 - 57124 Livorno
Tel. 0586 1733556 - Fax 0586 1975771
www.sharengo.it
Amministratore Delegato: Emiliano Niccolai



CAR2GO ITALIA S.r.l.

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



CAR SERVER S.p.A.

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



CARTABIANCA S.r.l.

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



CONSORZIO DI ACQUISTO GESTORI CIRCUITO NAZIONALE CAR SHARING

Via Sforzesca 4 - 10131 Torino
Tel. 3489501343
consorzioacarsharing@legalmail.it - www.circuitoioguido.it
Presidente: Domenico Caminiti



DEKRA ITALIA S.r.l.

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



DRIVENOW ITALY S.r.l.

Via Carlo Ottavio Cornaggia 16 - 20123 Milano
Tel. 02 94 754 881
servizioclienti@drive-now.it - www.drive-now.com
Amministratore Delegato: Andrea Leverano



ECOPROGRAM FLOTTE S.r.l.

Corso Giacomo Matteotti, 3 - 20121 Milano
Tel. 0383 382701 - Fax 0383 382691
info@ecoprogram.net - www.ecoprogramflotte.com
Amministratore delegato: Gianluca Barabino



ENI FUEL S.p.A

Via Laurentina 449, 00134 Roma

Tel: 06 5988.1

servizioclienti@enjoy.eni.com

Responsabile Smart Mobility Services: Giuseppe Macchia



ESCARGO S.r.l.

Strada Genova, 214 - 10024 Moncalieri (TO)

Tel. 011 6899800 - Fax.011 6899879

info@escargo.it - www.escargo.it

Amministratore Delegato: Silvio Diciolla



EUROP ASSISTANCE VAI S.p.A.

Via Crema, 34 - 20135 Milano

Tel 02 583841

www.europassistance.it

Amministratore Delegato: Fabio Carsenzuola



EUROPCAR ITALIA S.p.A.

Corso Italia, 32 - 39100 Bolzano

Tel 06 967091 - Fax 06 96709227 - www.europcar.it

Amministratore Delegato: Fabrizio Ruggiero

Direttore Generale: Stefano Gargiulo



HERTZ ITALIANA S.r.l.

Via del Casale Cavallari, 204 - 00156 Roma

Tel. 06 542941 - Fax 06 54294349

ufficiostampa@hertz.com - www.hertz.it

Direttore Generale e Amministratore Delegato:

Massimiliano Archiapatti



LEASEPLAN ITALIA S.p.A.

Viale Adriano Olivetti 13 - 38122 Trento

Tel. 06 967071 - Fax 06 96707400

www.leaseplan.com/it-it/

Amministratore Delegato: Alfonso Martinez Cordero



LOCAUTO S.p.A.

Via Gustavo Fara, 39 - 20124 Milano

Tel. 02 43020.1 - Fax 02 43020390

www.locauto.it

Presidente: Mario Tavazza

Amministratore Delegato: Agatino Di Maira



LOCAUTO RENT S.p.A.

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



MERCURY S.p.A.

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



METROPARK S.p.A.

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



MORINI S.p.A.

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



PROGRAM di Autonoleggio Fiorentino Srl

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



RENT MAX S.p.A.

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



SICILY BY CAR S.p.A.

Sede Legale: Via Galileo Galilei, 10/H - 39100 Bolzano
Sede Direzionale/Amministrativa: Via Cinisi, 3
90044 Villagrazia di Carini (PA)
Tel. 091 6390111 - sbc@sbc.it - www.sicilybycar.it
Presidente: Tommaso Dragotto



VIASAT S.p.A.

Società a Socio Unico soggetta ad attività di direzione e coordinamento della Viasat Group S.p.A
Via Tiburtina n. 1180 - 00156 Roma - Tel. 06 439881
infocommerciali@viasatonline.it - www.viasatonline.it
Amministratore Delegato: Valerio Gridelli



VODAFONE AUTOMOTIVE ITALIA S.p.A.

SS 33 del Sempione Km 35, 212 - 21052 Busto Arsizio (VA)
Tel. 0331 072200
Via Monte Urano, 96 00138 Roma - Tel. 06 881701
automotive.vodafone.it
CEO (Chief Executive Officer): Gion Baker



WIN RENT S.p.A.

Direzione Generale e Amministrativa:
Viale delle Arti, 123 - 00054 Fiumicino (RM)
Tel. 06 6521111 - Fax 06 65003131
Sede legale: Corso Italia, 17 - 39100 Bolzano
www.winrent.it
Presidente: Salvatore Vinti

ADESIONE TECNICA



LEASYS S.p.A. a socio unico

Viale delle Arti, 181 - 00054 Fiumicino (RM)
Tel. 06 83131131 - Fax 06 83132132
marketing@leasys.com - www.leasys.com
Presidente: Giacomo Carelli



MERCEDES-BENZ CHARTERWAY S.p.A.

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

SOCI AGGREGATI



A&C BROKER S.r.l. Unipersonale

Sede Legale: Via San Vittore 45 – 20123 Milano
Tel. 02 45374331
Direzione Generale - Largo Villaura, 27 - 90142 Palermo
Tel. 091 361733 - Fax 091540558 - www.aecbroker.com
Amministratore Unico: Caterina Cannariato



AGENZIA ITALIA S.p.A.

Via Vittorio Alfieri, 1 - 31015 Conegliano (TV)
Tel. 0438 3681 - Fax 0438 22734
info@agita.it - www.agita.it
Presidente: Daniele Da Lozzo
Consigliere con Deleghe: Eros De Stefani



BEPOOLER S.r.l.

Sede Operativa: Via Manzoni, 30 - 20121 Milano
Sede Legale: Via Palmanova, 12 - 20017 Rho (MI)
Tel: 02 36553644
info@bepooler.it - www.bepooler.it
Presidente: Antonio Turrone



B-RENT S.r.l.

Via Pablo Picasso 106, snc - 80029 S. Antimo (NA)
Tel. 081 8333416 - Fax:081 3958947
www.b-rent.it - direzione@b-rent.it
Amministratore Delegato: Vincenzo Brasiello



CONSORZIO D.E.A.

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



FAROTTO S.r.l.

Corso Sempione 56 - 20154 Milano
Tel. 02 318051 - Fax 02 33104243
info@farottoauto.it - www.farottoauto.it
Amministratore unico: Sergio Farotto



GRUPPO BONIFACIO S.r.l.

Via Botteghele, 422 - 80147 Napoli
 Tel. 081 5613511 - Fax 081 19723973
 info@gruppobonifacio.com - www.gruppobonifacio.com
 Amministratore: Dario Bonifacio



HANDLING S.r.l.

Via Colonna, 5 - 20122 Milano
 Tel. 02 39197471 - Mobile 366 5713552
 www.handlingonline.com - info@handlingonline.com
 Amministratore Unico: Armando Guerrini



JOYRENT S.r.l.

Sede Legale: Corso Italia 17 - 39100 Bolzano
 Dir. Generale / Amministrativa:
 Viale Regione Siciliana N.O. n.7275 - 90146 Palermo
 Tel. 0574 1858128 - www.joyrent.it - direzione@joyrent.it
 Amministratore Delegato: Roberto Masi



MUOVIAMO PARKING S.r.l.

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



PETIT FORESTIER ITALIA S.r.l.

Strada Settima 1 - Interporto Sito Nord
 10095 Grugliasco (TO)
 Tel. 011 6402683 - Fax : 011 6476112
 info@petitforestier.it - www.petitforestier.it
 Amministratore Delegato : Patrick Forestier



PRIME S.r.l.

Via Flaminia Vecchia, 491 - 00191 Roma
 Viale Jenner, 17 - 20159 Milano
 Tel. 06 33220167 - Fax 06 33225369
 info@primerentcar.com - www.primerentcar.com
 Amministratore Delegato: Saverio Castellaneta



SAFO GROUP S.p.A.

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



TARGA TELEMATICS S.p.A. a socio unico

Via E. Reginato, 87 - 31100 Treviso
Tel. 0422 247911 - Fax 0422 210270
marketing@targatelematics.com - www.targatelematics.com
Presidente: Adriano Scardellato
Amministratore Delegato: Nicola De Mattia



TEXA S.p.A.

Via 1° Maggio, 9 - 31050 Monastier di Treviso (TV)
Tel. 0422 791311 - Fax 0422 791300
tmdsales@texa.com - www.texa.it
Presidente: Bruno Vianello



VAN4YOU S.r.l.

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



V-RENT

V.le Duca D'Aosta, 13
21052 Busto Arsizio (VA)
vrentsr@legalmail.it
Presidente del CDA: Fabio Telese
Amministratore Delegato: Edoardo Gorlero

Promosso da

ANIASA

Immagine coordinata, editing

Sumo Publishing - Fleet Magazine

Realizzato da

Sumo Publishing - Fleet Magazine

Analisi Dati e Redazione

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

*Car sharing a cura di
BAIN & Company Italy Inc.*

Finito di stampare
nel mese di maggio 2018

“Rapporto ANIASA 2017”
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.

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

Diritti: ANIASA