



Ministero
delle Infrastrutture
e dei Trasporti



ANIASA

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

MUOVIAMO IL FUTURO

IL NOLEGGIO APRE LA STRADA A UNA MOBILITÀ DEMOCRATICA ED ECOLOGICA



22°
RAPPORTO

MOBILITY
TOURISM
CAR SHARING
COMPANY CAR
DIGITAL AUTOMOTIVE



SMART MOBILITY

La sostenibilità comincia dalle soluzioni Targa Telematics.

Meno auto, più guidatori, meno costi, più opportunità di business: questa è la nuova mobilità.

Con le proprie tecnologie IoT, Targa Telematics sviluppa soluzioni digitali che consentono ad aziende e fornitori di smart mobility di ottimizzare la gestione del parco mezzi, integrando modalità di trasporto sostenibili, come il car sharing pubblico o privato, il car pooling o la mobilità elettrica, abilitati dalla tecnologia keyless. Targa Telematics co-crea con i propri partner le soluzioni più efficaci e adatte alle attuali esigenze.

Targa Telematics, il futuro della mobilità. Oggi.

Cartissima Q8

LA FUEL CARD DIGITALE PER AZIENDE E PROFESSIONISTI



SERVIZI
ACCESSIBILI H24



RIFORNIMENTO
DA APP



SEMPLICITÀ
NELLA GESTIONE



MONITORAGGIO
CO₂



RICARICA
ELETTRICA



NEW
NETWORK
NAZIONALE E
INTERNAZIONALE

Con CartissimaQ8 la gestione del tuo business diventa ancora più digitale, veloce e sicura. **In più, puoi fare rifornimento anche in Francia, Belgio e Olanda.**

Scopri di più su www.Q8.it/business



Muoviti più liberamente



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

Come sarà la Mobilità di domani?

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

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

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

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

Scopri di più, contattaci su fleetportal.it

 **FleetPortal**

BASF
We create chemistry

 **europ
assistance**

LKQ 

PIRELLI

 **TARGA
TELEMATICS**

Continental 
The Future in Motion



Fatto per durare.

UltraContact.

Eccezionale durata, oltre le aspettative.

- › Elevato chilometraggio grazie alla nuovissima miscela YellowChili.
- › Notevole robustezza grazie alla carcassa UltraShield.
- › Ottime prestazioni sul bagnato e ridotta rumorosità.

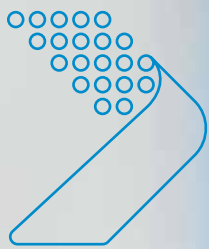


GERMAN
TECHNOLOGY

www.continental-pneumatici.it

 Continental

 Continental Italia



Per il tuo business scegli UnipolMove

Scegli UnipolMove e fai viaggiare il tuo Business.

Viaggi per lavoro?

Con **UnipolMove**:

- Semplifichi la gestione finanziaria e contabile della tua flotta attraverso un'unica Area Riservata.
- Decidi se **addebitare i pedaggi** sul conto privato o su quello aziendale.
- **Anche i dipendenti** possono accedere alla **propria Area Riservata** e beneficiare dei servizi di mobilità UnipolMove.

Scopri l'offerta dedicata a te in tutte le Agenzie UnipolSai o vai su [unipolmove.it](https://www.unipolmove.it) per maggiori dettagli.



Bari
Mediterraneo
Assicurazione Agenzia Generale

T:080/5235530 - 393/5302917 - info@agcmediterraneo.it



UnipolMove
Muoversi oltre



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

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

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE



RAPPORTO ANIASA
sul noleggio veicoli 2022



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

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

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

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

Per le aziende associate, ANIASA svolge le seguenti attività:

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

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

Consiglio Generale ANIASA

Presidente	Alberto Viano	
Consiglieri	Alessandro Cardoselli	Enrico Colombo
	Mario Tavazza	Italo Folonari
	Gianluca Testa	Mario Ferro
	Philippe Valigny	Stefano Gargiulo Nicola Veratelli
Past President	Massimiliano Archiapatti	



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

CAPITOLO 1

28 IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL 2022

- 28 Indicatori chiave
- 30 Analisi del fatturato
- 33 Analisi dei volumi
- 37 Analisi della flotta
- 40 Utilizzo della flotta
- 41 Immatricolazioni e acquisizioni
- 42 Punti vendita
- 43 Analisi dei furti e appropriazioni indebite
- 45 Indicatori chiave aeroporti e downtown
- 47 Indicatori chiave noleggio vetture
- 48 Indicatori chiave noleggio furgoni
- 49 Indicatori chiave per tipologia di canale

CAPITOLO 2

53 IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2022

- 54 Analisi del fatturato
- 58 Analisi della flotta
- 63 Analisi degli ordini
- 65 Analisi delle immatricolazioni
- 75 Analisi dell'usato
- 81 Analisi del corporate car sharing

CAPITOLO 3

83 LE FLOTTE AZIENDALI IN EU

- 86 Analisi dei canali di vendita in EU
- 87 Analisi dei canali nei 7 Paesi top in EU
- 92 Analisi delle alimentazioni nei 7 Paesi top in EU
- 98 Alimentazioni nei 7 Paesi top in Europa

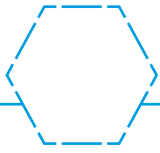
CAPITOLO 4

112 LE ATTIVITÀ DI CAR SHARING

CAPITOLO 5

117 I SERVIZI DI DIGITAL AUTOMOTIVE

125 LE IMPRESE ASSOCIATE



PREMESSA TECNICA

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

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

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

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

Il capitolo relativo alle attività di Car Sharing è stato redatto da BAIN & Company Italy, Inc. Il capitolo relativo ai servizi Digital Automotive è stato redatto da ANIASA.



PRESENTAZIONE XXII RAPPORTO

L'intera filiera dell'industria e dei servizi automobilistici e di mobilità sta attraversando un cambiamento radicale.

L'ultimo triennio ha visto, specialmente in Europa, una congiunzione astrale, un mix di tematiche dovute a pandemia, crisi dei microchip e della logistica, problemi bellici ed energetici, discussioni su elettrificazione e "sindrome 2035", un contesto in cui le nuove esigenze di mobilità sono proiettate verso la intermodalità e la digitalizzazione.

Un mondo in fermento, in cui i primi tre mesi del 2023 hanno visto un intensissimo dibattito politico ed economico sulla regolamentazione europea della produzione dei motori termici. Da più parti è stato evidenziato che una transizione sostenibile ed equa debba essere ben pianificata e gestita, evitando ripercussioni su produzione e occupazione. Alla fine la ormai famosa data del 2035, la strada aperta alle alimentazioni elettriche ed a idrogeno, è stata confermata, considerando peraltro passaggi intermedi e innovazioni tecnologiche utili per i motori tradizionali, in una logica di "carbon neutrality".

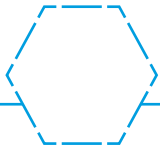
Al di là delle decisioni politiche, la macchina industriale europea è ormai in moto e difficilmente rallenterà la marcia, aggiornando i piani di riconversione e produzione con revisioni al rialzo degli investimenti. Entro il 2030 circa il 90% dell'offerta sarà solo di veicoli a batteria. La strada, insomma, è tracciata. Saranno decisivi sia la rete infrastrutturale di ricarica, sia un maggior coinvolgimento dell'industria e del mondo dei consumatori, con un più attento equilibrio tra domanda ed offerta.

Aspetto di primaria rilevanza è che, rinunciando al primato tecnologico da sempre detenuto nell'endotermico, è iniziato il confronto con il Far East, il quale, con player d'avanguardia per tecnologie e innovazione, è già pronto a aggredire il mercato continentale con modelli a costo accessibile, proprio sulle tecnologie a zero emissioni allo scarico.

Il mercato automotive nel 2022

L'annata scorsa è stato un ulteriore momento non facile per il mercato dell'auto in Italia. Con 1,3 milioni di nuove immatricolazioni di autovetture, si è tornati indietro di un decennio – era il 2013, il picco della Grande Crisi – per incrociare volumi così bassi, simili a quelli degli anni '70.

Un 2022 con due semestri diversi: il primo, drammatico, con il -22%, pari a oltre 200.000 vetture in meno, a cui ha risposto negli ultimi sei mesi una quasi fisiologica ripresa, in parte favorita dagli incentivi partiti a scoppio ritardato, riducendo le perdite



delle immatricolazioni a 140.000 unità e permettendo una chiusura limitata al -9,7% sul 2021. Una situazione ancora complessa, in cui incidono molteplici fattori, tra cui il perdurante allungamento dei tempi di consegna, che si auspica possa riequilibrarsi al più presto.

Segnali positivi provengono dall'andamento del primo trimestre del 2023, che registra una volontà di cambiamento con un fiducioso +25%, anche se il mercato risulta ancora sottodimensionato del 20% rispetto ai livelli ante pandemia.

Un contesto in cui l'Italia non riesce a sostituire i veicoli più vecchi, facendo salire l'età media del parco circolante a 12 anni e 2 mesi contro i 10 anni di Germania, Regno Unito e Francia. Con quello che ne consegue riguardo le emissioni inquinanti e nocive, in costante aumento, senza mettere in secondo piano il fatto che nel 2021 sulle nostre strade sono morte 49 persone per ogni milione di abitanti, mentre in Germania il dato corrispondente è pari a 31.

Un contesto in cui gli incentivi previsti per l'acquisto di auto elettriche o con contenute emissioni di CO₂ sono rimasti in gran parte inutilizzati, in quanto non rispondenti alle esigenze del grande pubblico, ancora diffidente sulla piena sostituibilità dell'auto termica con quella elettrica. Specie dinnanzi ad un sistema infrastrutturale che si sviluppa sì, ma ancora è in ritardo e soprattutto non riesce a beneficiare dei 742 milioni stanziati nel PNRR. Un aspetto che deve far riflettere i decisori istituzionali, in quanto riguarda un comparto che con il suo indotto vale il 12% del PIL.

È comunque da apprezzare il fatto che il 2022 sia stato l'anno in cui il Governo ha finalmente stabilito il Fondo Automotive, uno stanziamento pluriennale e fino al 2030 di 8 miliardi, basilare sia per le misure utili alla diffusione di tecnologie a zero o bassissime emissioni, sia per la riconversione industriale.

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

Risponde a questo positivo intendimento, il riconoscimento avvenuto l'autunno scorso del noleggio come attore del rinnovamento della mobilità, con l'applicazione degli incentivi, anche se in forma ridotta al 50%. Si auspica che ora, dati alla mano, si riporti la misura al 100%.

Il mercato del noleggio nel 2022

Una flotta gestita di 1.250.000 veicoli, un fatturato diretto ed indiretto che ha superato i 12 miliardi di euro, un totale di 415.000 veicoli acquistati ed immatricolati in Italia, pari al 28% del mercato e per un valore complessivo di 10,5 miliardi di euro, una clientela arrivata a 250.000 soggetti tra aziende di ogni dimensione e comparto, pubbliche amministrazioni e soggetti privati, oltre 31 milioni di giornate di noleggio



per esigenze di spostamenti a fini turistici o a breve termine, quasi 6 milioni di contratti di car sharing nelle città metropolitane.

Questi sono i numeri che fotografano la realtà del noleggio in Italia.

Se a questi valori si aggiungono quelli derivanti dai risparmi economici generati annualmente dal noleggio a vantaggio del Sistema nazionale – pari a 2,5 miliardi di euro anno ed il contributo alle casse erariali di oltre 2,5 miliardi nonché ad un indotto aziendale e professionale arrivato a 20.000 addetti distribuiti sull'intero territorio – si può meglio considerare il ruolo del settore nell'ambito dell'economia nazionale.

Il noleggio pertanto non solo ha continuato a sostenere il mercato automotive nazionale, ma ha anche continuato a svolgere una funzione di forte volano per l'economia, generando servizi di mobilità con vantaggi economici, finanziari e gestionali.

Oltre al duplice ruolo di promotore di correttezza e di emersione fiscale, rendendo automaticamente i soggetti con cui opera "contribuenti virtuosi". L'applicazione della normativa fiscale prevista per il noleggio veicoli impone una trasparenza di comportamento con piena "disclosure" delle operazioni effettuate e dei prezzi applicati. È quest'ultima una funzione di grande rilievo, che deve essere valorizzata e maggiormente considerata dai decisori istituzionali.

A questi meriti si deve aggiungere che il noleggio è il miglior acceleratore sia della rotazione del parco circolante, sostituendo la flotta gestita ad una velocità pari a 2,5 volte quella derivante dal tasso di sostituzione medio (10 anni), sia della transizione energetica, proiettando la collettività verso sistemi di alimentazione alternativi ed in linea con la transizione, verso l'elettrico puro.

Last, but no least: esiste un intuibile diversità tra l'anzianità media del circolante nazionale (oltre 12 anni) e della flotta a noleggio (tra i 16 ed i 48 mesi), con altrettanto intuibile differenza nel livello di emissioni di Co2: la flotta a noleggio, 100% Euro 6 e per il 30% elettrica ed ibrida, ha emissioni inferiori in media del 20% inferiori rispetto a quelle del circolante nazionale.

Aumentare l'utilizzo del noleggio, specialmente tra gli utenti privati, ha pertanto forti vantaggi per sostenere il mercato automobilistico, velocizzare la transizione ecologica, favorire l'emersione fiscale, ridurre le emissioni di CO2. Si tratta di obiettivi che dovrebbero essere fortemente condivisi dal Policy Maker per proteggere industria, economia, ambiente. Garantendo, infine, una mobilità accessibile a tutti, senza preclusioni.

L'offerta di servizi è ogni giorno più flessibile, spesso ingegnosa, basata su una domanda diversificata ed esigente. Ne deriva da parte di tutti gli operatori un'offerta ampia ed articolata, che supera gli originari limiti temporali che distinguevano il servizio di noleggio a breve e a lungo termine.



Il noleggio si è evoluto verso una competizione a tutto campo fra ogni attore della mobilità, superando le differenze "storiche" tra NLT, NBT e Car Sharing. Ci sarà l'ingresso di nuovi player extra-settore, l'aggregazione di realtà differenti, l'uscita di altri: tutto ciò porterà ad un innalzamento dei servizi, allargando sempre più la clientela aziendale e privata.

Breve termine, in netta ripresa

Un vento nuovo spira nel settore del noleggio a breve termine. Messo alle spalle il grigio momento della pandemia ed un 2021 in ancora leggera ripresa, il 2022 è stato l'anno caratterizzato da una forte crescita del fatturato. Con oltre 1,3 miliardi di euro, sono stati superati i volumi del 2019 ante pandemia, grazie alla spinta poderosa del turismo nazionale ed estero.

Le difficoltà per l'approvvigionamento dei veicoli riscontrate l'anno scorso sono tuttavia diventate un serio problema per gli operatori. Se nel 2021 erano stati inseriti in flotta un numero di veicoli pari al 50% di quelli registrati nel 2019, il 2022 ha visto un ulteriore calo del 20%. Un fenomeno causato principalmente da due fattori: la perdurante scarsità di prodotto sul mercato e le politiche commerciali delle Case automobilistiche che continuano a privilegiare altri canali di vendita. Questo sta comportando un numero di veicoli largamente insufficiente alle esigenze produttive, oltretutto proprio nel momento di grande domanda turistica. Per sopperire in parte a questa criticità, le aziende del comparto sono state costrette a mantenere i veicoli in flotta ben oltre la canonica durata di 8-10 mesi, arrivando a veicoli che raggiungono permanenza in parco di 16 mesi.

Una dinamica che ha costretto gli operatori a cercare nuovi canali di approvvigionamento, volgendo con crescente interesse verso i veicoli dei costruttori cinesi, maggiormente disponibili sul mercato. Un trend in fase di ulteriore consolidamento anche a causa dell'indecisione sui tempi della transizione energetica, che, invece di rafforzare la filiera europea, sta registrando un lento, ma progressivo allargamento della presenza asiatica.

La crescita del fatturato registrato nel 2022, pur in presenza di un numero di giorni di noleggio inferiore al 2019 del 14%, è derivante dall'incremento del costo del noleggio dovuto sia ad un valore di acquisto/flotta nettamente più alto a causa delle menzionate politiche dei costruttori, sia da un sensibile incremento dei costi delle infrastrutture aeroportuali e ferroviarie, entrambe uscite dalla contrazione del traffico dovuta alla pandemia, con conseguente necessità di recuperare, per entrambe, la marginalità persa nel periodo pandemico. Fattori che hanno comportato un drastico innalzamento dei costi operativi per le società di noleggio, che non hanno potuto esprimere il loro potenziale in termini di servizio erogato a cittadini e turisti.

Il noleggio va visto come uno degli abilitatori del corretto funzionamento dell'ecosistema turistico, settore strategico per la crescita del Paese, garantendo significativi



flussi di spostamento sul territorio nazionale. Flussi che, oltre alle grandi città turistiche, sono attratti anche dalle ricchezze culturali ed enogastronomiche delle miriadi di piccoli centri che si ramificano sul territorio, raggiungibili prevalentemente in auto.

Per un serio supporto del turismo sono fondamentali iniziative di sostegno della relativa mobilità a livello sistemico. Di illuminante portata il riscontro effettuato dal Centro Studi di Ambrosetti European House sul ruolo del noleggio a breve termine come produttore di ricchezza, con un effetto moltiplicatore pari a 1.5 sulla derivante spesa turistica.

Record di immatricolazioni nel noleggio a lungo termine

Nel grigiore del mercato, il noleggio a lungo termine primeggia come unico canale di distribuzione che è aumentato di peso: a fronte di una flessione del mercato nazionale del 10%, il comparto è cresciuto del 20%, arrivando a 361.000 immatricolazioni tra autovetture e veicoli commerciali, superando il record storico del 2019 che registrava 323.000 nuove targhe.

Dopo l'anno apice della pandemia, il business NLT è ripartito nel biennio 2021-2022 con crescente velocità, arrivando a rappresentare a fine anno scorso il 23% del mercato.

Un'espansione dovuta principalmente a due fattori. Una progressiva, anche se ancora non adeguata, ripartenza delle consegne, che ha consentito di rispondere alle richieste di rinnovo delle flotte da parte dei fleet e mobility manager. A queste si sono aggiunte quelle dei privati, che vedono nel NLT una vantaggiosa risposta alle loro varie esigenze di mobilità: un'area arrivata nel 2022 a 160.000 clienti e pronosticata in ulteriore ascesa nei prossimi anni.

La formula trasversale del NLT, non solo per aziende e privati, ma anche per 3.000 pubbliche amministrazioni, è diventata di interesse specialmente in risposta alle incertezze ed alle prescrizioni legate alla transizione ambientale in atto. Il trasferimento per il medio periodo del rischio della scelta di alimentazione è delegato all'impresa di noleggio, meglio strutturata ad assorbire i cambiamenti del mercato.

Anche il mondo dei costruttori ha compreso la validità del NLT, come parte di crescente rilievo delle loro strategie commerciali. L'industria automotive ha compreso il progressivo spostamento in atto dell'attenzione dal possesso all'uso dell'auto e la propensione al controllo dei costi nel corso del ciclo di vita e la necessità di servizi a tutto campo.

Alla attività delle società captive si sono aggiunte le intese contrattuali con operatori specializzati. E in questa epocale sostituzione del concetto di proprietà a quello di utilizzo, il noleggio è ora considerato una crescente opportunità di business per il mondo dei concessionari, oggi alle prese con il rivoluzionario cambiamento del modello distributivo, diventati partner essenziali per il noleggio ed essi stessi erogatori di servizi di mobilità.



Le flotte aziendali si muovono verso l'elettrico

Il noleggio ha continuato ad essere protagonista assoluto degli acquisti di vetture elettrificate anche nel 2022, con una quota di immatricolazioni che ha raggiunto il 56% delle ibride plug-in e il 30% delle elettriche. Quindi quasi 4 auto elettrificate su 10 vendute nel nostro Paese sono state immatricolate da società di noleggio, una percentuale che ha ancora ampi margini di crescita.

Il mondo delle flotte, circa il 60% delle auto immatricolate in Europa, è ovviamente molto interessato allo sviluppo delle questioni ambientali sul tappeto.

Da una parte le imprese di noleggio, sempre concentrate nella politica di approvvigionamento in base alla neutralità tecnologica, rispondendo alla clientela in base alle esigenze ed alla disponibilità sul mercato.

Dall'altra si rileva un'accelerazione per l'elettrico da parte delle aziende di maggiori dimensioni. A febbraio scorso 30 grandi multinazionali hanno proposto alla Commissione EU lo studio di una normativa che stabilisca entro il 2030 l'elettrificazione del 100% delle flotte aziendali, con l'espansione delle infrastrutture di ricarica pubbliche e private.

Secondo le aziende le caratteristiche del business delle flotte (turnover, manutenzione, durata) produrrebbero tre effetti immediati: rapida riduzione delle emissioni, minore dipendenza per l'importazione di petrolio, creazione di un bacino di auto usate più accessibili ai privati.

Su tale ultimo punto giova ricordare che la statuizione di incentivi per l'acquisto di auto usate Euro 6, promossa da ANIASA, ha rappresentato nel 2021 un significativo segnale di considerazione della leva del noleggio per raggiungere classi sociali meno propense ad investire nella vettura, favorendo la rottamazione di auto ante Euro 4.

Purtroppo la contingenza del mercato con la perdurante scarsità di vetture usate non ha contribuito al successo di un'iniziativa molto interessante, che andrebbe riproposta e strutturata in più anni.

L'opportunità della leva fiscale

Lo strumento fiscale può contribuire in modo decisivo a raggiungere gli ambiziosi obiettivi fissati dall'UE per il 2035, migliorando i profili tributari ed economici dell'utilizzo dell'auto a noleggio, maggior volano delle auto ad alimentazione ibrida ed elettrica. La revisione del regime tributario sulle auto aziendali potenzierebbe la funzione anticiclica e di sostegno esplicita dal comparto, attivando un circolo virtuoso.

L'intera filiera automotive, dalle Case costruttrici ai dealer, passando per il mondo della componentistica, dei servizi finanziari e del noleggio, è compatta in favore di



un intervento in materia, che avrebbe come beneficiari diretti le imprese nazionali di ogni settore merceologico, le partite Iva, i professionisti.

L'azione del legislatore dovrebbe svolgersi su un aggiornamento dei livelli di detraibilità dell'IVA e di deducibilità dei costi, modulandoli in base alle emissioni di CO2. Un aggiornamento in base al principio del "chi meno inquina, meno paga" adottato dal legislatore in materia di tassazione del fringe benefit dell'auto ad uso promiscuo (normativa che andrebbe anch'essa adeguata agli obiettivi EU 2035). L'occasione della Delega Fiscale, attesa per anni da più Governi, rappresenta un'opportunità imperdibile per ridare competitività alle imprese italiane in tutti i settori e, allo stesso tempo, ottenere i benefici ambientali delle vetture a zero o basse emissioni.

La digitalizzazione dei servizi di mobilità rivoluzionerà il mercato

Le tecnologie digitali sono destinate a impattare profondamente sul futuro della mobilità a livello globale: Intelligenza Artificiale, Cloud, Big Data, IoT, Realtà Aumentata e Machine Learning faranno da traino alle nuove tendenze del settore, tra cui la "mobilità as a service", l'intermodalità, la manutenzione predittiva, un giorno la guida autonoma.

Le tendenze principali si profilano chiare: avere il controllo dei propri spostamenti e usufruire di un trasporto ottimizzato, più economico e senza barriere tecnologiche, con informazioni in tempo reale ed adattate a preferenze ed esigenze del singolo.

Questo comporterà importanti vantaggi per utenti e operatori, che beneficeranno di costi inferiori, di maggiore sicurezza alla guida e della riduzione dell'impatto ambientale.

Una strada aperta per i servizi di mobilità a noleggio, da rendere più accessibili a tutti, cittadini, turisti ed imprese.

*Alberto Viano,
Presidente ANIASA*



L'AGENDA ANIASA PER IL GOVERNO

MISURE PER LA MOBILITÀ DELLE AZIENDE

Iva e deducibilità - Aggiornamento dei valori della detraibilità IVA (ancorata al 40%) e della deducibilità dei costi delle auto aziendali (fermi al 1998 e ridotti nel 2012). Misure che avrebbero immediati e tangibili vantaggi per tutte le aziende nazionali e favorirebbero il processo di transizione ecologica.

MISURE PER LA MOBILITÀ DEI PRIVATI

Turismo - Applicazione, anche in via sperimentale, dell'aliquota IVA agevolata del 10% oggi prevista per i servizi al turismo anche al noleggio per motivi turistici.

Car sharing - Applicazione, anche in via sperimentale, dell'aliquota IVA agevolata del 10% oggi prevista per il TPL anche al car sharing urbano.

Veicoli per disabili - Applicazione delle attuali agevolazioni fiscali anche ai veicoli utilizzati con noleggio a lungo termine a beneficio di persone disabili.

MISURE STRUTTURALI

Incentivi automotive - Riequilibrio della misura al 100%, conferendo attraverso il noleggio a privati, maggiore spinta alla circolazione di autoveicoli elettrici ed ibridi.

Semplificazione del pagamento della tassa automobilistica - Previsione di un regime unico a livello interregionale con versamento degli importi ad unico soggetto percettore e successiva ripartizione fra le Regioni in relazione ai parametri individuati dalla Conferenza Stato Regioni.

RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA

Definizione del "vehicle sharing".

Maggiore digitalizzazione dei documenti di circolazione.

Previsione dell'accesso nelle ZTL per i veicoli elettrici senza obblighi di comunicazione delle targhe.

Responsabilità del pagamento del pedaggio autostradale.

Possibilità di utilizzo per un periodo limitato (sei mesi) di veicoli immatricolati uso noleggio in altro paese EU.



ASPETTI MACROECONOMICI

Il 2022 è stato l'anno della guerra. Un evento di cui sentivamo parlare, riferito ad altre parti del Mondo, ma che non ritenevamo possibile alle porte dell'Europa, nonostante meno di trent'anni fa ce l'avessimo avuto tra i Paesi della ex-Jugoslavia, alcuni dei quali oggi sono parte della UE e della Nato. La differenza sta nel fatto che adesso uno dei belligeranti è una superpotenza mondiale atomica, con un rischio di escalation inquietante per l'intero continente europeo.

Prima di analizzare le ricadute sull'economia, è importante evidenziare come questo conflitto abbia avviato una revisione di molti assetti geo-politici, non solo in Europa, ma a livello mondiale. Stati Uniti e Cina hanno fatto sentire il loro peso e molti equilibri sono apparsi irrimediabilmente datati, in quanto espressioni di legami e posizioni non più corrispondenti alla nuova realtà. Quanto ciò sia dipeso dal conflitto ovvero quanto il conflitto stesso ne sia una conseguenza è materia di approfondimento politico.

Ciò che rileva è quanto l'impatto economico sia stato importante, soprattutto per l'energia. Chi più chi meno, l'Italia di più, quasi tutta l'Europa aveva basato il suo fabbisogno energetico sul gas russo. Nel corso di pochi mesi ha dovuto abituarsi a pagarlo multipli del prezzo di prima, col senno di poi forse anche volutamente basso, e nel contempo trovare delle fonti alternative, a cominciare dal carbone. Anche la Francia, meno esposta, ha dovuto però affrontare una diminuzione della produzione di energia nucleare, causata dal fabbisogno di manutenzione di alcune centrali.

Pure le sanzioni economiche hanno colpito svariati settori e ovviamente è venuto a mancare il turismo russo, particolarmente in alcune regioni italiane. Più da vicino, il comparto auto è stato toccato su alcuni prodotti di base provenienti dai territori interessati dal conflitto, di fatto mantenendo la capacità produttiva dell'industria sotto i livelli necessari, proprio mentre la strozzatura sui microchip andava via via allentandosi.

Al livello del mercato, questi fatti si sono tradotti in un'impennata dell'inflazione, come l'Occidente non vedeva da decenni e a cui non era preparato, la cui base fertile è da ricercare nelle politiche monetarie e di bilancio estremamente espansive adottate dai governi durante la pandemia.

Sebbene la matrice inflattiva fosse diversa tra Stati Uniti ed Europa, con i primi molto più energici nella spesa pubblica e la seconda toccata forte dalla bolletta energetica, la reazione delle banche centrali è stata piuttosto simile, sia nei tempi di reazione, non fulminei, sia nella ricetta di alzare il tasso di sconto.

Le difficoltà e le relative soluzioni hanno interessato in modo diverso le economie europee, in base alle loro diverse composizioni dei fattori.



ASPETTI MACROECONOMICI

Quella italiana ha mantenuto un tasso di crescita inatteso e superiore a quello degli altri principali Paesi e della media europea, che probabilmente ha contribuito a riscaldare i prezzi, il cui aumento si è posizionato sopra la media, e che certamente ha portato il tasso di disoccupazione sotto l'8% (era stato circa il 10% nel 2019).

La voce di spesa aumentata in modo abnorme è stata l'elettricità, domestica e industriale, seguita dai carburanti per autotrazione. Il gasolio per la prima volta ha superato il prezzo della benzina, a causa di una domanda eccessiva, legata sia al conflitto sia all'impiego per riscaldamento. Entrambi, elettricità e carburanti, nella componente industriale hanno poi spinto al rialzo i costi dei servizi e della produzione e distribuzione.

Il PIL si è attestato a 1.745 miliardi, quasi un punto sopra quello pre-Covid, trainato dall'industria e dai servizi, sebbene in misura minore. Il sentiment dei consumatori, in flessione da inizio anno, ha poi invertito la tendenza in coincidenza con le elezioni politiche e il conseguente atteso cambio di Governo.

Il settore auto ha registrato cambiamenti significativi. Le immatricolazioni di nuove vetture sono state poco sopra 1,3 milioni, in linea col 2013, l'anno di peggior crisi economico-finanziaria di questo secolo.

Mentre la scarsità di microchip gradualmente diminuiva, aumentava quella di alcuni semilavorati e materie prime. Questi fenomeni oggettivi si innestavano sulle politiche industriali, tese a mantenere il mix il più possibile entro o vicino alla soglia dei 95 gr/km di emissioni di CO₂, per limitare le multe della Commissione e il ricorso all'acquisto di crediti.

Poiché la domanda di vetture a zero e bassissime emissioni, per quanto crescente, si manteneva su livelli insufficienti al raggiungimento del target, ai costruttori non restava che abbassare artificialmente la vendita delle auto sopra il livello dei 95 gr/km.

Il ricorso agli incentivi pubblici, pensato proprio per agevolare l'accesso a veicoli green, è stato realizzato con ritardi eccessivi, oltre ad essere stato annunciato con anticipo producendo un arresto negli acquisti. Inoltre, ha escluso fino quasi alla fine dai beneficiari il noleggio, che invece è il canale che maggiormente immatricula veicoli a basse e a zero emissioni, per la sicurezza che dà al cliente di non doversi accollare il rischio di una tecnologia nuova e soggetta a evoluzioni veloci, che impattano sui valori residui.

Alla fine, questa scarsità di offerta, già sperimentata l'anno precedente, rinforzava le politiche commerciali orientate ad aumentare i prezzi e diminuire gli sconti alla distribuzione, traducendosi in margini molto elevati per l'industria.

Le prime stime indicano un mercato a 35 miliardi, in linea con quello del 2009 quando furono immatricolati 2,15 milioni di vetture. Tanto che la contrazione dei mercati, più che un fenomeno avverso, va letta come provocata in parte dall'offerta.



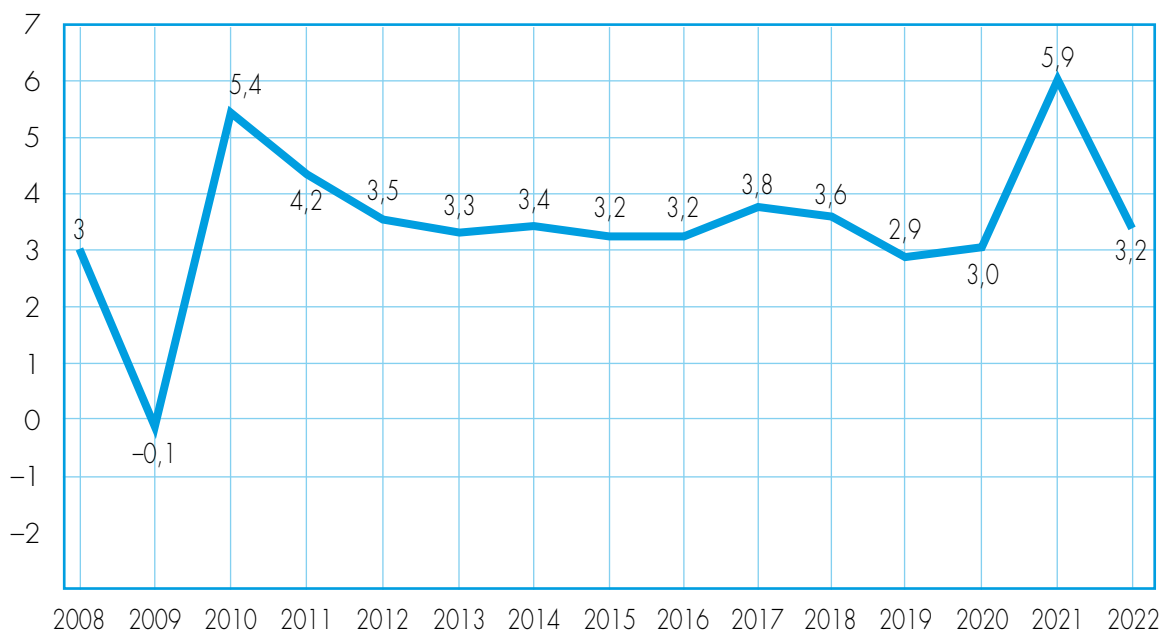
Questo ha evidenziato innanzitutto che in un mercato ormai di sostituzione c'è ampio spazio per rimandare l'acquisto di un'auto. Il mercato dell'usato, in difetto di auto nuove, ha riportato una flessione di volumi del 10%: anche le radiazioni sono diminuite, facendo salire l'età media del parco circolante.

Il comparto dell'autonoleggio, normalmente impostato per operare su macchine nuove, ha dovuto fare di necessità virtù.

Il lungo termine, prolungando la sostituzione delle auto in scadenza, anche solo per l'attesa della consegna del nuovo, prolungata a livelli spesso inaccettabili per la clientela. Il breve termine, riducendo la dismissione delle vetture nei mesi invernali di picco basso e di fatto utilizzando le auto più a lungo di quanto fosse abitudine, con una ricaduta non marginale sull'intero modello operativo.

L'altra strategia adottata dal noleggio è stata il ricorso a prodotti di manifattura interamente o parzialmente cinese, di fatto schiudendo loro il mercato europeo.

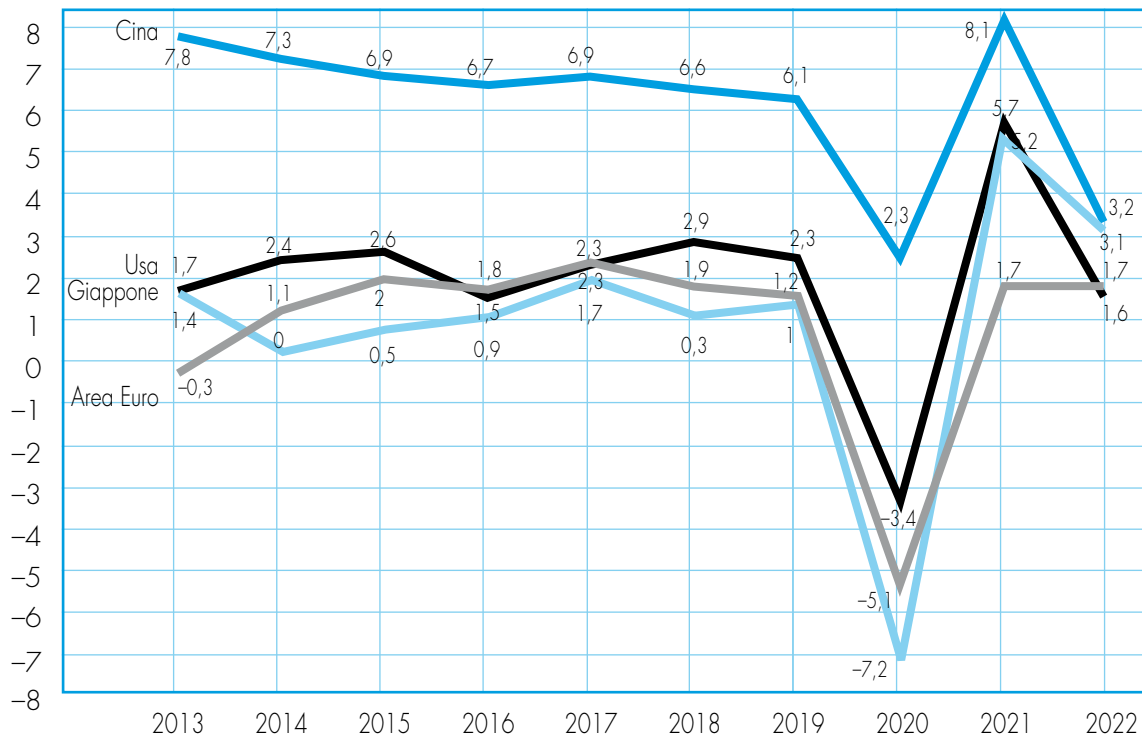
Grafico 1 - PIL mondiale - var%



Fonte: IMF

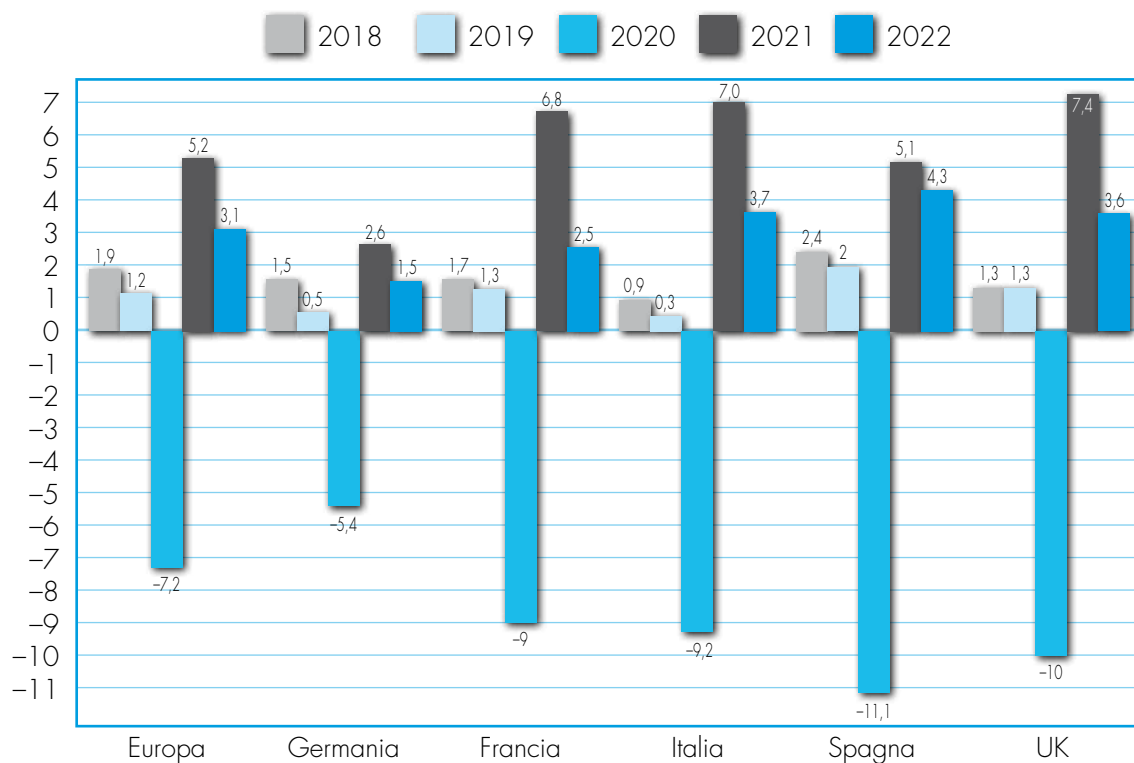


Grafico 2 - PIL per Paese - var%



Fonte: IMF

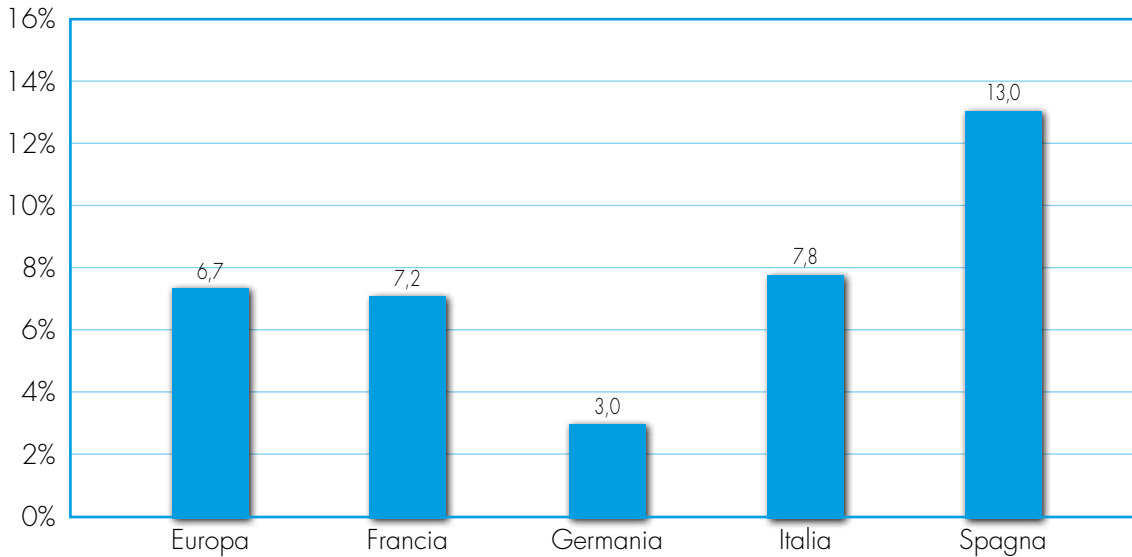
Grafico 3 - PIL Europa - var.% 2018-2022



Fonte: IMF e Istat

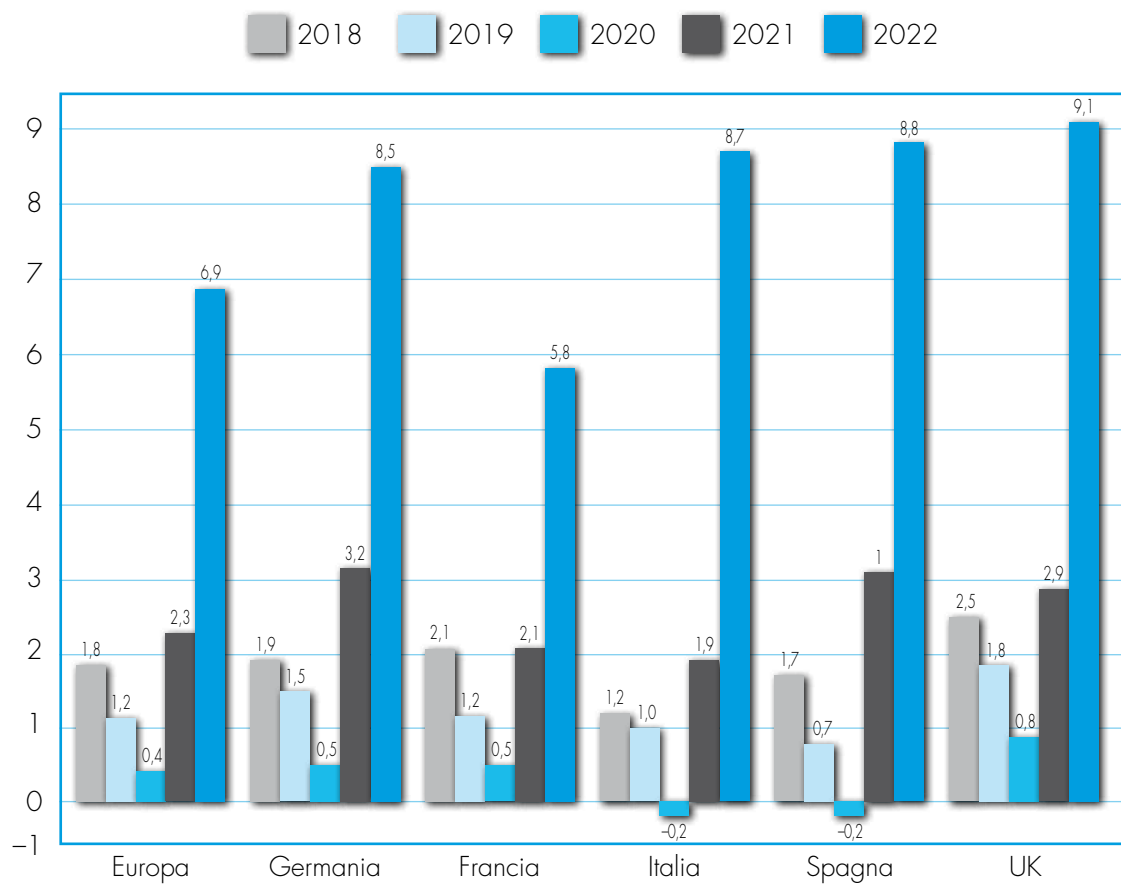


Grafico 4 - Tasso disoccupazione in Europa - Dicembre 2022



Fonte: Eurostat

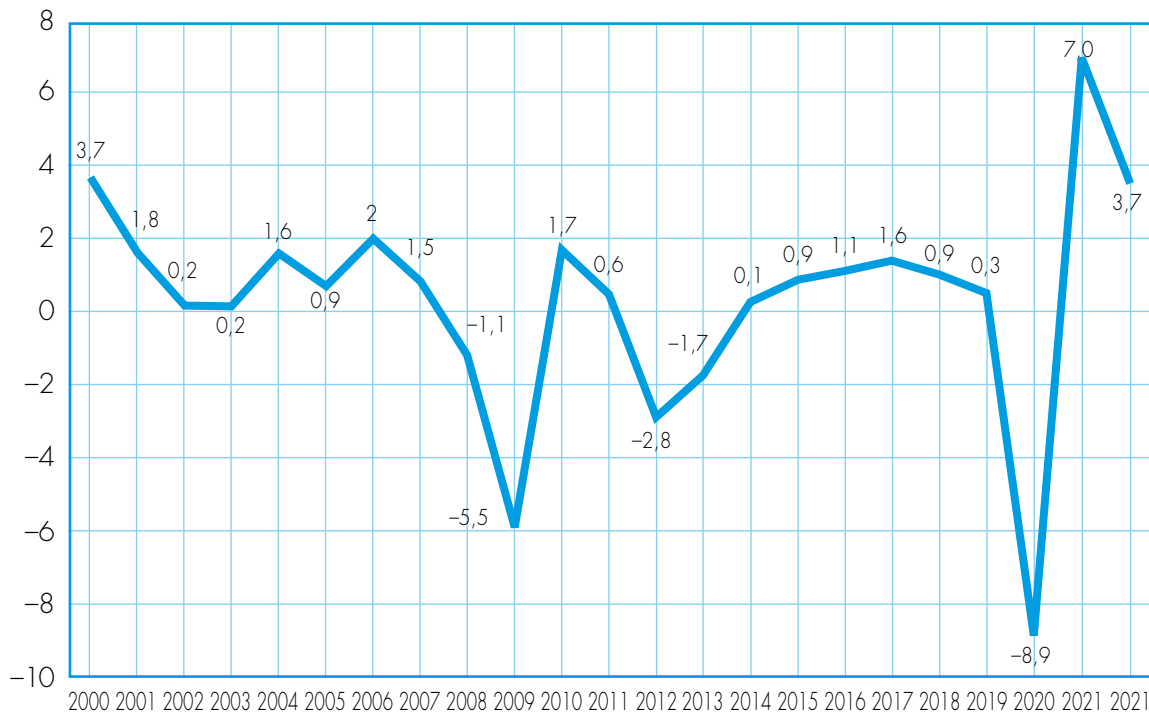
Grafico 5 - Prezzi al consumo Europa - var.%



Fonte: IMF e Istat



Grafico 6 - Andamento PIL Italia - var. %



Fonte: Istat

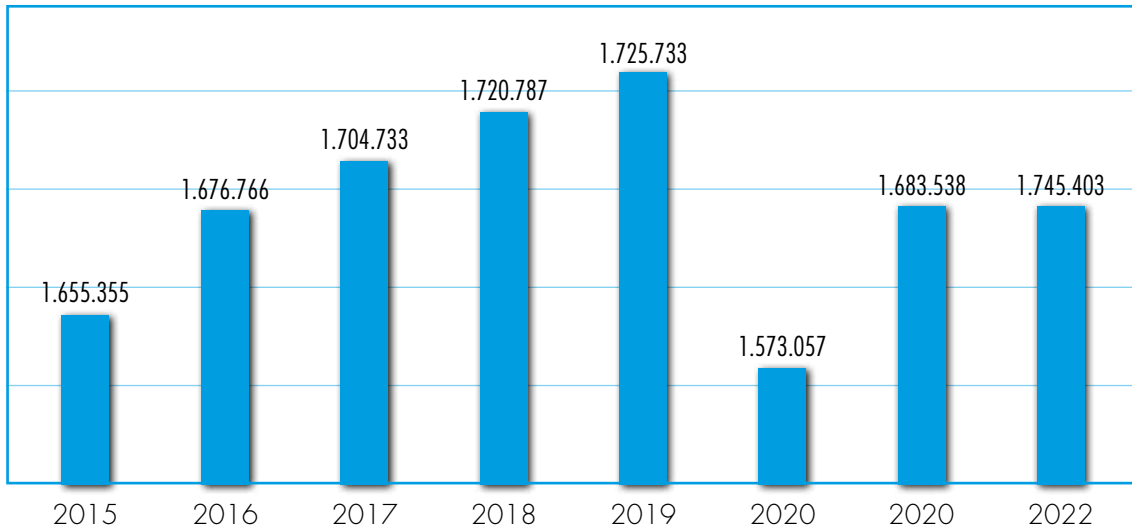
Tabella 1 - PIL e principali componenti economici in Italia - var. %

	var. 2022/2021
PIL	+3,7%
Spesa per consumi delle famiglie	+4,6%
Spese per consumi amministrazioni pubbliche	0%
Investimenti fissi lordi	+9,4%
Esportazioni	+9,4%
Importazioni	+11,8%

Fonte: Istat

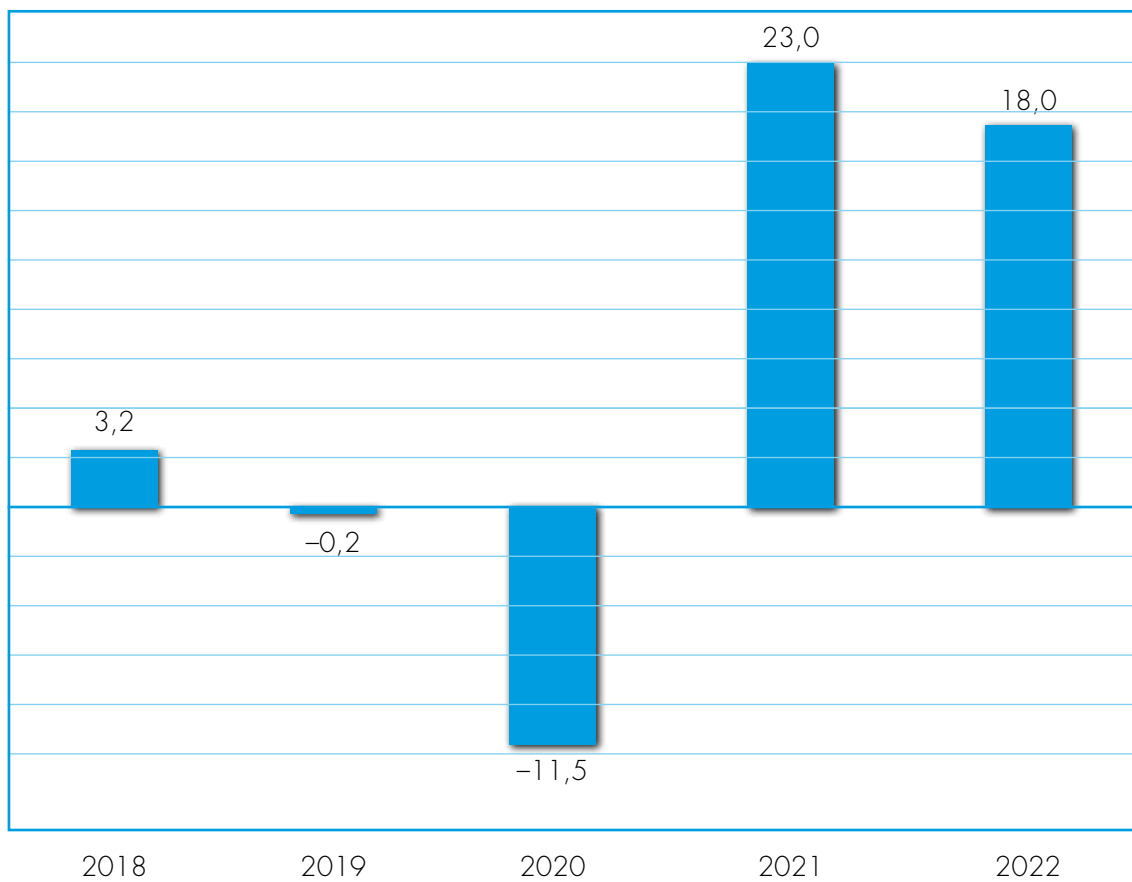


Grafico 7 - PIL ai prezzi di mercato (mln €)



Fonte: Istat

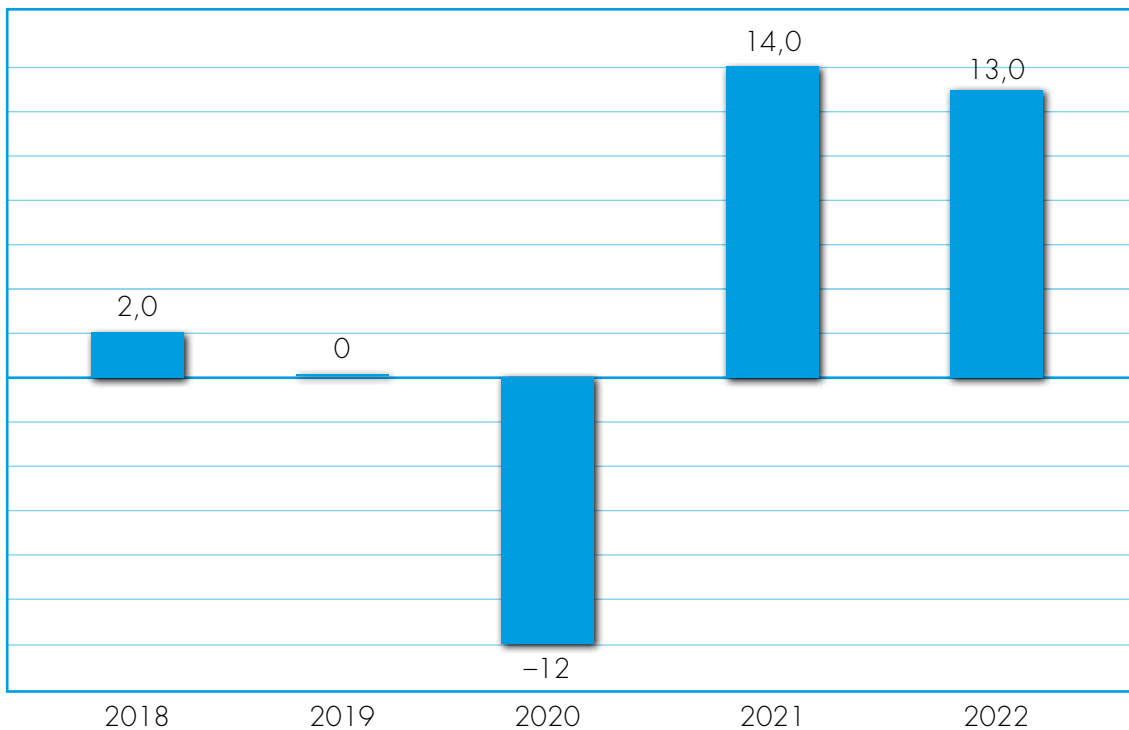
Grafico 8 - Fatturato industria in Italia - var. %



Fonte: Istat

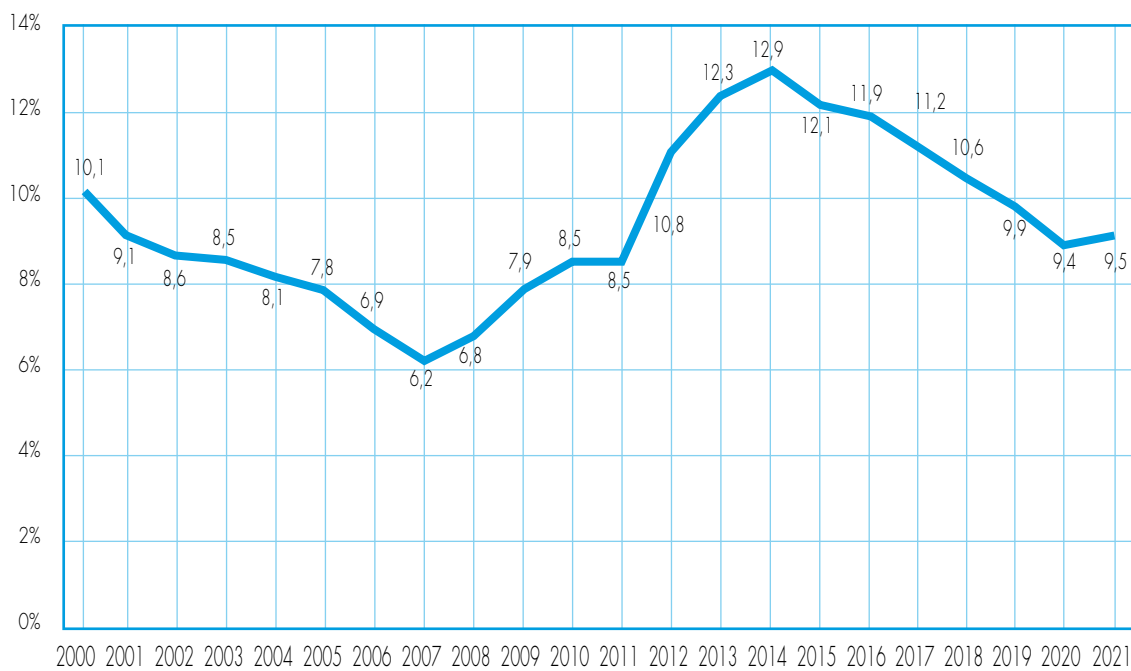


Grafico 9 - Fatturato servizi in Italia - var %



Fonte: Istat

Grafico 10 - Tasso di disoccupazione in Italia (%)



Fonte: Istat



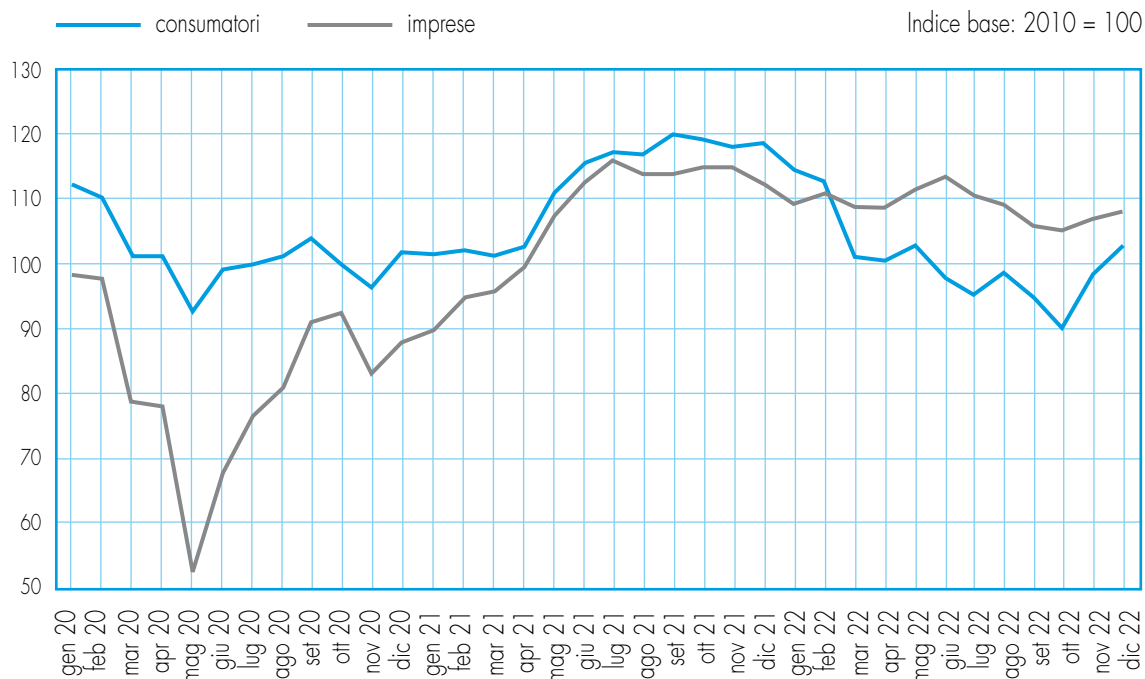
Tabella 2 – Variazione 2021-2022 dei prezzi per tipologia di spesa in Italia

Tipologia di spesa	2022 vs 2021
Prodotti alimentari e bevande analcoliche	9,1%
Bevande alcoliche e tabacchi	7,3%
Abbigliamento e calzature	1,9%
Abitazione, acqua, elettricità e combustibili	35%
Mobili, articoli e servizi per la casa	5,2%
Servizi sanitari e spese per la salute	0,8%
Trasporti	9,7%
Acquisto automobile	5,5%
Pneumatici	5,1%
Ricambi	3,4%
Benzina	11,8%
Gasolio	22,1%
Lubrificanti	4,3%
Riparazioni e manutenzioni mezzi di trasporto	4,1%
Comunicazioni	-3,1%
Ricreazione, spettacoli e cultura	1,5%
Istruzione	0%
Servizi ricettivi e ristorazione	6,3%
Altri beni e servizi	2%
Indice generale	8,1%

Fonte: Istat

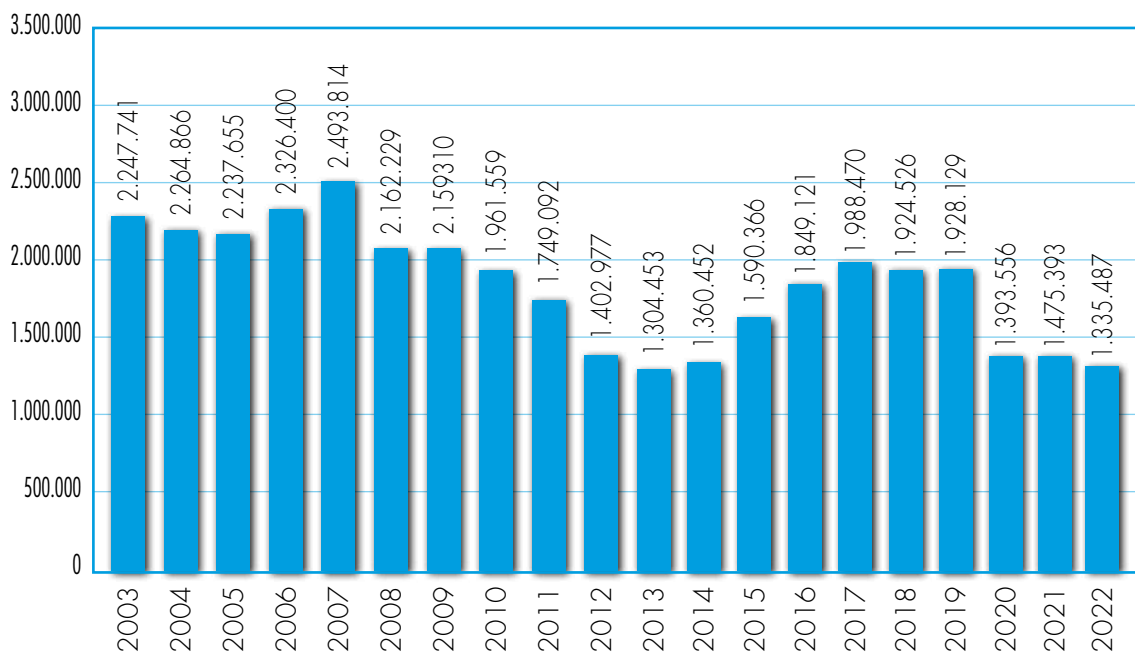


Grafico 11 - Clima di fiducia di imprese e consumatori



Fonte: Istat

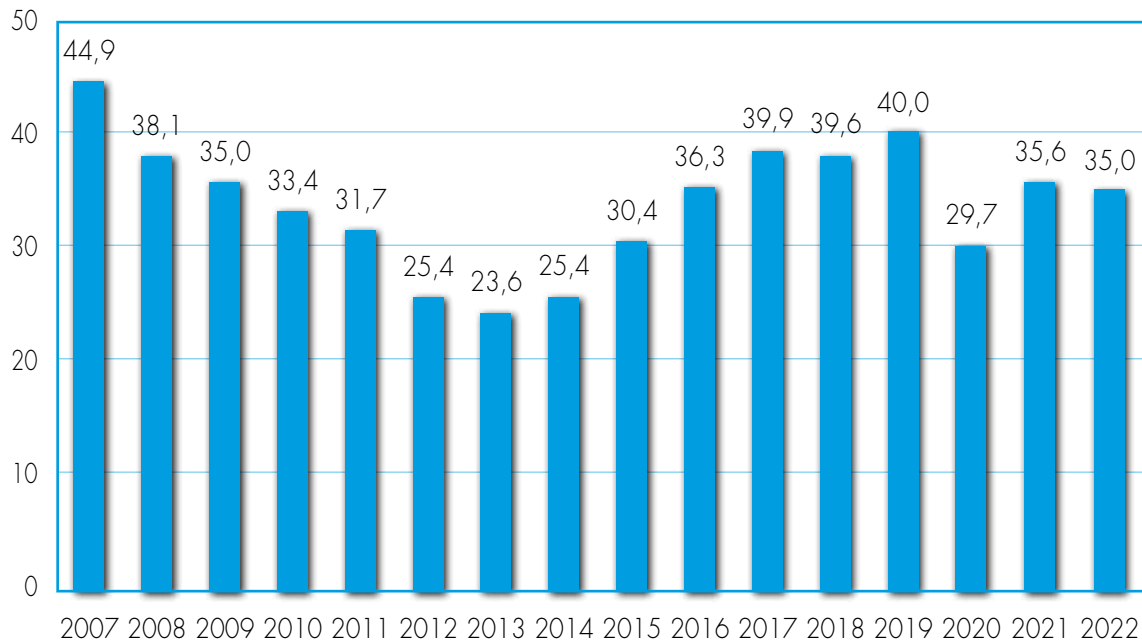
Grafico 12 - Andamento immatricolazioni auto in Italia. 2003-2022



Fonte: Unrae



**Grafico 13 - Trend valore immatricolato autovetture
2007-2022 - Mld di Euro**



Fonte: Centro Studi Fleet&Mobility

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

Alimentazione	2022	2021
Benzina	27,5%	29,7%
Ibride elettriche (HEV)	34,1%	29,0%
Diesel	20,0%	22,6%
Gpl	8,9%	7,3%
Ibride elettriche plug-in (PHEV+REx)	5,1%	4,7%
Elettriche (BEV)	3,7%	4,6%
Metano	0,8%	2,1%
Totale	100%	100%

Fonte: Unrae



Tabella 4 - Immatricolazioni autovetture per segmento Italia

Totale autovetture e fuoristrada	2022	2021
piccole (A)	15,2%	17,7%
utilitarie (B)	39,3%	37,6%
medie (C)	29,7%	29,4%
medie-superiori (D)	13,3%	13,1%
superiori (E)	2,2%	1,9%
alto di gamma (F)	0,4%	0,3%

Fonte: Unrae

Tabella 5 - Domanda aggregata di automobili 2017-2022 Italia

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nuovo '000	1.988	1.924	1.927	1.394	1.475	1.335
var. % vs anno prec.	8%	-3%	0%	-28%	6%	-9%
Usato netto '000	2.951	3.090	3.103	2.677	3.032	2.721
KM 0 '000	358	332	307	155	146	113
Usato netto - KM 0	2.593	2.758	2.796	2.522	2.886	2.608
var. % vs anno prec.	0%	6%	1%	-10%	14%	-10%
Totale domanda '000	4.581	4.682	4.723	3.916	4.361	3.943
var. % vs anno prec.	3%	2%	1%	-17%	11%	-10%

Fonte: elaborazioni Fleet&Mobility su varie fonti

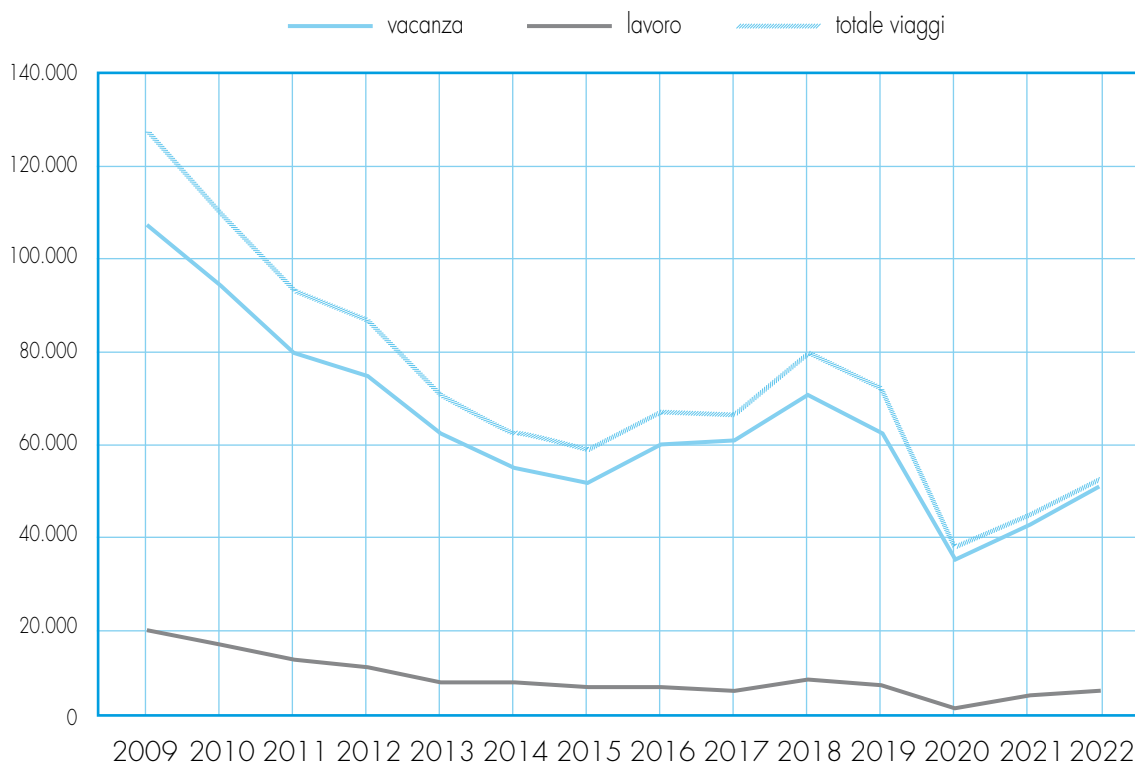

Tabella 6 - Numero dei passeggeri nazionali e internazionali per aeroporto - 2022

Aeroporto	Passeggeri 2022	Quota 2022	var. % '22 vs '21
Roma Fiumicino	29.360.613	17,8%	152%
Milano Malpensa	21.347.652	13,0%	122%
Bergamo	13.155.806	8,0%	103%
Napoli	10.918.234	6,6%	135%
Catania	10.099.441	6,1%	65%
Venezia	9.319.156	5,7%	171%
Bologna	8.496.000	5,2%	107%
Milano Linate	7.719.977	4,7%	78%
Palermo	7.117.822	4,3%	56%
Bari	6.205.461	3,8%	89%
Pisa	4.493.847	2,7%	125%
Cagliari	4.396.594	2,7%	60%
Torino	4.193.371	2,5%	103%
Roma Ciampino	3.475.902	2,1%	49%
Olbia	3.167.368	1,9%	52%
Brindisi	3.065.962	1,9%	65%
Verona	2.982.060	1,8%	104%
Treviso	2.635.172	1,6%	116%
Lamezia Terme	2.622.535	1,6%	54%
Firenze	2.228.999	1,4%	166%
Alghero	1.533.427	0,9%	69%
Genova	1.222.888	0,7%	99%
Trapani	891.670	0,5%	108%
Pescara	715.690	0,4%	88%
Trieste	698.613	0,4%	100%
Ancona	467.622	0,3%	94%
Perugia	369.222	0,2%	155%
Comiso	364.735	0,2%	83%
Lampedusa	328.576	0,2%	15%
Rimini	214.851	0,1%	222%
Reggio Calabria	202.386	0,1%	37%
Crotone	170.898	0,1%	79%
Cuneo	160.189	0,1%	96%
Parma	116.720	0,1%	21%
Forlì	94.610	0,1%	217%
Altri	87.067	0,1%	183%
Totale	164.641.136	100%	104%

Fonte: Elaborazione su dati Assoaeroporti



Grafico 14 - Viaggi in Italia per tipologia - 2009-2022



Fonte: Istat

Tabella 7 - Viaggi per tipologia - Valori x 1.000

	2022	var '22 vs '21	Quota %
Viaggi per vacanza	51.040	+32%	93%
Viaggi per lavoro	3.771	+28%	7%
Totale viaggi	54.811	+32%	100%

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

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

	2022	2021
Viaggi per vacanza	6,5	6,9
Viaggi per lavoro	3,8	4,8
Totale viaggi	6,3	6,8

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


Tabella 9 - Organizzazione del viaggio (dati percentuali)

2022	Viaggi prenotati tramite internet
Viaggi per vacanza	66,3%
Viaggi per lavoro	70,1%
Totale viaggi	66,6%

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

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

2022	Viaggi per vacanza	Viaggi per lavoro	Totale viaggi
ITALIA	80,3	79,5	80,3
- Nord	39,2	42,3	39,4
- Centro	18,8	20,2	18,9
- Sud	22,3	17,0	22,0
ESTERO	19,7	20,5	19,7
- Paesi Unione Europea	13,2	15,5	13,4
- Altri Paesi Europei	4,0	2,9	3,9
- Resto del Mondo	2,5	2,1	2,4
Totale	100	100	100

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



IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL 2022

INDICATORI CHIAVE

Nel 2022 il noleggio a breve termine ha archiviato definitivamente le restrizioni dovute alla pandemia, superando di balzo il giro d'affari dell'anno precedente e anche quello pre-Covid. Dal confronto con il 2019 emergono tutti i cambiamenti che hanno interessato questo comparto industriale.

Caratteristica di rilievo è stata la scarsità di prodotto reso disponibile dai costruttori, evidente dal numero di immatricolazioni che risultano sotto la metà dei livelli pre-pandemia, fattore che ha ridotto la capacità di offerta, mentre prima, al contrario, proprio la pressione delle case costruttrici spingeva nel senso opposto. Quando la domanda supera l'offerta le pressioni commerciali vengono meno e di conseguenza i prezzi tendono verso il punto di equilibrio.

Per quanto concerne l'attività di noleggio in senso stretto, l'analisi dei canali di vendita evidenzia che quello degli intermediari commerciali è stato oggetto di un ridimensionamento sensibile.

Nel decennio scorso aveva gradualmente accresciuto il suo ruolo nella gestione dei volumi, comprimendo anche il valore dei noleggi. Nel 2022 la quota sui giorni di noleggi risulta ridotta di 13 punti, ma non così il fatturato per giorno, quasi raddoppiato. In termini assoluti, i volumi erogati attraverso questi intermediari sono ancora intorno alla metà di quelli che erano nel 2019.

Gli operatori hanno colto l'opportunità di ritornare a dialogare direttamente con la clientela privata, con prezzi in crescita di circa la metà rispetto agli altri canali, in quanto tutti gli elementi accessori sono venduti direttamente dal noleggiatore e non dall'intermediario con propri prodotti, permettendo di mantenere invariato il suo peso sui volumi e sul fatturato. Infatti, sempre in valori assoluti, a questo canale è mancato poco per tornare ai volumi pre-Covid, mentre il giro d'affari l'ha già abbondantemente superato.

I canali corporate, sia il replacement che le aziende, hanno trainato molto di più la crescita del fatturato grazie a volumi di noleggio molto superiori anche al 2019. Con una simile composizione della domanda, che si riflette nella durata media dei noleggi ancora molto lunga, risulta ancor più significativo il cambiamento del fatturato per giorno, probabilmente in linea dopo molti anni col valore intrinseco del servizio erogato.



Negli aeroporti c'è stato un aumento del fatturato per giorno di noleggio decisamente superiore a quello osservato nelle stazioni di città, e in termini organizzativi generali, si osserva che aver prodotto un giro d'affari superiore al 2019, erogando meno giorni e ancor meno noleggi, ha comunque consentito agli operatori di recuperare efficienza nella catena operativa, pur garantendo una presenza sul territorio non molto distante da quella abituale.

Tabella 11 - Indicatori chiave del noleggio a breve termine

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Fatturato (€)	1.368.463.316	857.187.234	1.234.183.016	59,6%	10,88%
Giorni di noleggio	31.496.262	24.485.476	36.482.382	28,6%	-13,67%
Numero di noleggi	3.662.101	2.606.733	5.291.298	40,5%	-30,79%
Durata media per noleggio - gg	8,6	9,4	6,9	-8,4%	24,65%
Fatturato per noleggio ¹ (€)	374	329	233	13,6%	60,38%
Fatturato per giorno di noleggio ¹ (€)	43,4	35,0	33,8	24,1%	28,55%
Fatturato per veicolo ¹ (€)	11.248	9.328	9.646	20,6%	16,60%
Utilizzo medio della flotta	70,9%	73,0%	78,10%	-2,8%	-9,19%
Flotta media	121.667	91.896	127.946	32,4%	-4,91%
Immatricolazioni (auto e furgoni) ²	36.755	46.019	87.238	-20,1%	-57,87%
Punti vendita (stazioni di noleggio)	1.054	1.122	1.127	-6,1%	-6,48%
Occupati diretti	1.698	1.630	2.131	4,2%	-20,32%

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

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



ANALISI DEL FATTURATO

Gli operatori del noleggio a breve termine hanno sviluppato nel 2022 un giro d'affari di oltre 1.368 milioni di euro, registrando un incremento del 60% rispetto al 2021. La performance del fatturato rimane comunque positiva (+11%) anche se rapportata al 2019, anno scervo dagli effetti negativi della pandemia; questo è un segno tangibile del fatto che i problemi conseguenti al Covid sono stati oramai superati egregiamente dal settore.

La tariffa base del noleggio, che comprende gli elementi base come il tempo di noleggio, il chilometraggio ed una serie di oneri, tra cui quelli automobilistici, aeroportuali e ferroviari, ha generato l'81% del giro d'affari complessivo.

Il 16% del fatturato è sviluppato dalla vendita di servizi accessori acquistati dai clienti. Sono compresi tra questi, alcuni elementi necessari e utili a specifiche esigenze di viaggio come i seggiolini per i bambini e il navigatore satellitare, ma anche altre opzioni di servizio come la nomina di un secondo guidatore e la possibilità di riconsegnare l'auto noleggiata in una location diversa da quella del noleggio. Anche le coperture opzionali per il furto e per gli incidenti rientrano in questa categoria.

Il restante 3% del giro d'affari è generato dalla categoria "altro fatturato" che comprende alcune voci generate dal comportamento di utilizzo del cliente come la fee trattenuta dal noleggiatore nel caso in cui il cliente non ritiri l'auto anche se prenotata, la quota pagata per la gestione delle multe e dei sinistri, il servizio di rifornimento di carburante e le penalità danni e furto imputate ai clienti al verificarsi dei sinistri.

La componente del prezzo ha avuto un andamento analogo se rapportata ai giorni di noleggio e al numero dei noleggi. Nel 2022 il fatturato per giorno di noleggio è salito a 43,4 euro, nel 2021 era pari a 35 euro (+24%). Il fatturato per noleggio è passato da 329 euro nel 2021 a 374 euro nel 2022 con un incremento del 14% dovuto all'effetto combinato dell'aumento delle tariffe e della diminuzione della durata media, che è passata da 9,4 giorni del 2021 a 8,6 giorni del 2022 (-8%).

Ogni auto in flotta nel 2022 ha generato 11.248 euro, valore che nel 2021 era di 9.328, cioè 1.920 euro in meno. I tre indicatori sopra rappresentati – fatturato per giorno, fatturato per noleggio e fatturato per veicolo – sono ottenuti dividendo il fatturato rispettivamente per i giorni di noleggi, il numero di noleggi e la flotta media.

Il fatturato generato dal business del noleggio di autovetture rappresenta il 92% del giro d'affari totale (nel 2021 era pari all'89%) ed è aumentato del 67%, mentre quello del noleggio di furgoni, che rappresenta il restante 8% (nel 2021 era pari all'11%), è aumentato del 6%.

Nel 2022 il giro d'affari prodotto dalle stazioni aeroportuali e da quelle downtown ha registrato lo stesso segno positivo, ma con valori e intensità nettamente diverse.



In aeroporto il fatturato è stato di 805 milioni di euro, registrando un aumento dell'82% rispetto al 2021, in città di 563 milioni di euro, con un incremento rispetto al 2021 del 36%.

Il canale B2B2C, cioè quello che contempla i clienti che noleggiavano attraverso intermediari, tra cui broker, tour operator e on line travel agency, è quello che ha registrato l'incremento maggiore nel 2022 (+94%), ha generato ricavi per 457 milioni di euro ed ha ad un peso percentuale del 33%. I clienti che noleggiavano direttamente pesano il 30% del giro d'affari complessivo ed hanno generato ricavi per 407 milioni di euro, registrando un incremento del 66%.

Tabella 12 - Distribuzione del fatturato per tipologia di servizio

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Fatturato totale	1.368.467.315	857.187.234	1.234.183.016	59,6%	10,88%
- fatturato di base	1.103.032.492	678.195.752	857.117.007	62,6%	28,69%
- fatturato su servizi accessori	217.940.182	145.350.314	308.442.915	49,9%	-29,34%
- altro fatturato	47.494.641	33.641.168	68.623.095	41,2%	-30,79%

(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



La crescita minore (+29%) è stata prodotta dal segmento relativo alle convenzioni con le aziende clienti, che ha generato un giro d'affari pari a 365 milioni di euro e che detiene la quota del 27%, mentre nel 2021 era posizionata al 33%.

Il segmento del replacement ha sviluppato un fatturato pari a 140 milioni di euro, in aumento del 49% rispetto al 2021. Ricordiamo che il replacement è generato, principalmente, ma non solo, dalla domanda dei noleggiatori a lungo termine, che prendono in noleggio dal rent-a-car i veicoli per sostituire temporaneamente quelli indisponibili dei propri clienti.

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

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Fatturato totale	1.368.467.315	857.187.234	1.234.183.016	59,6%	10,9%
Distribuzione per tipologia veicolo					
- fatturato su vetture	1.264.387.095	759.123.460	1.152.362.581	66,6%	9,7%
- fatturato su furgoni	104.076.221	98.063.774	81.820.435	6,1%	27,2%
Distribuzione per tipologia di location					
- fatturato realizzato presso aeroporti	805.262.162	442.894.027	764.385.672	81,8%	5,3%
- fatturato realizzato presso downtown	563.201.153	414.293.207	469.797.345	35,9%	19,9%
Distribuzione per tipologia di canale					
- fatturato b2c (realizzato su clienti che noleggiavano direttamente)	406.824.331	244.681.124	373.614.304	66,3%	8,9%
- fatturato b2b2c (realizzato su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, on line travel agency, ...)	456.530.198	235.313.474	438.151.098	94,0%	4,2%
- fatturato b2b.1 (realizzato su attività di replacement)	139.824.249	93.689.434	117.863.440	49,2%	18,6%
- fatturato b2b.2 (realizzato su convenzioni con aziende clienti)	365.284.539	283.503.203	304.554.174	28,8%	19,9%



ANALISI DEI VOLUMI

Le società di noleggio a breve termine nel 2022 hanno generato quasi 3,7 milioni di noleggi, producendo un incremento del 41% rispetto al 2021, ma in contrazione del 31% rispetto al 2019.

La performance negativa rispetto al 2019 evidenzia che gli operatori non hanno colto appieno le opportunità di crescita del mercato. Questo in quanto non hanno potuto disporre di una flotta di veicoli numericamente idonea, a causa della scarsità di prodotto da parte delle case automobilistiche.

I giorni di noleggio nel 2022 sono stati pari a circa 31,5 milioni (+29% vs il 2021). La durata media dei noleggi è diminuita dell'8%, attestandosi a 8,6 giorni.

Negli aeroporti la performance dei noleggi è stata molto più marcata rispetto alle città. I noleggi sono aumentati del 58%, la durata media è diminuita dell'8%, passando da 7,2 a 6,7 giorni e i giorni di noleggio sono aumentati del 46%.

Nelle città i noleggi sono aumentati del 21%, la durata media è scesa del 3%, passando da 11,9 a 11,6 giorni, mentre i giorni di noleggio sono aumentati di 17 punti percentuali.

La segmentazione dei giorni di noleggio per tipologia di veicolo mostra andamenti diversi tra vetture e furgoni.

Quelli delle vetture hanno beneficiato pienamente dallo sviluppo sostenuto della domanda turistica; sono infatti aumentati del 32% rispetto al 2021. Al contrario i giorni di noleggio dei furgoni, essendo strettamente correlati alla sfera business, sono rimasti più o meno stabili rispetto al 2021.


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

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Giorni di noleggio totali	31.496.262	24.485.476	36.482.382	28,6%	-13,7%
Distribuzione per tipologia veicolo					
- giorni di noleggio di vetture	28.765.432	21.760.746	34.261.890	32,2%	-16,0%
- giorni di noleggio di furgoni	2.730.830	2.724.730	2.220.492	0,2%	23,0%
Distribuzione per tipologia di location					
- giorni realizzati presso aeroporti	14.669.741	10.058.053	21.216.375	45,9%	-30,9%
- giorni realizzati presso downtown	16.826.521	14.427.424	15.266.007	16,6%	10,2%
Distribuzione per tipologia di canale					
- giorni b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	8.331.486	6.877.376	8.976.773	21,1%	-7,2%
- giorni b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, on line travel agency, ...)	7.753.849	5.352.002	13.983.667	44,9%	-44,6%
- giorni b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	5.144.319	3.308.652	4.302.994	55,5%	19,6%
- giorni b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	10.266.608	8.947.447	9.218.946	14,7%	11,4%

I positivi risultati dell'andamento del comparto nel corso del 2022 sono individuabili anche osservando il numero dei contratti di noleggio stipulati, specialmente quelli riguardanti le autovetture, che sono aumentati sul 2021 di quasi il 44%, mentre quelli dei furgoni del 7%. Sussiste ancora un divario con i noleggi effettuati nel 2019, di quasi un terzo.


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

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Numero dei noleggi totali	3.662.101	2.606.733	5.291.298	40,5%	-30,8%
Distribuzione per tipologia veicolo					
- noleggi di vetture	3.421.251	2.381.741	5.054.939	43,6%	-32,3%
- noleggi di furgoni	240.850	224.992	236.359	7,0%	1,9%
Distribuzione per tipologia di location					
- noleggi realizzati presso aeroporti	2.205.954	1.399.321	3.461.344	57,6%	-36,3%
- noleggi realizzati presso downtown	1.456.147	1.207.412	1.829.954	20,6%	-20,4%
Distribuzione per tipologia di canale					
- noleggi b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	1.056.907	708.486	1.593.208	49,2%	-33,7%
- noleggi b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, on line travel agency, ...)	1.247.756	787.184	2.140.783	58,5%	-41,7%
- noleggi b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	343.348	295.764	347.362	16,1%	-1,2%
- noleggi b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	1.014.090	815.299	1.209.945	24,4%	-16,2%

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

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



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

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Durata media per noleggio	8,6	9,4	6,9	-8,4%	24,7%
Distribuzione per tipologia veicolo					
- di cui durata media per noleggio di vetture	8,4	9,1	6,8	-8,0%	24,0%
- di cui durata media per noleggio di furgoni	11,3	12,1	9,4	-6,4%	20,7%
Distribuzione per tipologia di location					
- di cui durata media per noleggio presso aeroporti	6,7	7,2	6,1	-7,5%	8,5%
- di cui durata media per noleggio presso downtown	11,6	11,9	8,3	-3,3%	38,5%
Distribuzione per tipologia di canale					
- di cui durata media per noleggi b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	7,9	9,7	5,6	-18,8%	39,9%
- di cui durata media per noleggi b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, on line travel agency, ...)	6,2	6,8	6,5	-8,6%	-4,9%
- di cui durata media per noleggi b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	15,0	11,2	12,4	33,9%	20,9%



ANALISI DELLA FLOTTA

La flotta media indica il numero dei veicoli che mediamente nell'anno sono disponibili presso le stazioni di noleggio degli operatori. Nel 2022 le società di noleggio, a causa di una domanda in rialzo rispetto al 2021, hanno aumentato il numero dei veicoli a disposizione: la flotta media si è quindi attestata a quasi 122.000 veicoli con un incremento del 32%.

Purtroppo, la carenza di offerta delle vetture dovute ai ritardi della produzione mondiale ha ridotto la possibilità da parte degli operatori di disporre di un numero cospicuo di veicoli, idoneo alla crescente richiesta di noleggi da parte della domanda. Tale fenomeno è reso visibile dalla differenza numerica, quasi 6.300 unità in meno, tra la flotta media del 2022 e quella del 2019.

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

Nel 2022 il tempo di permanenza in flotta dei veicoli è ulteriormente aumentato; per le vetture è stato di 16,6 mesi, mentre nel 2021 era di 14,5 mesi. I furgoni nel 2022 sono stati sostituiti mediamente dopo 21,6 mesi, contro i 20,7 mesi del 2021.

La combinazione di questi fenomeni – immatricolazioni, acquisizioni, cessione di usato e tempo di permanenza in flotta – ha generato una flotta media di 110.793 vetture, in aumento del 37% rispetto al 2021. La flotta media dei veicoli commerciali si è leggermente ampliata (+1,6%), attestandosi a 10.874 unità.

La flotta media delle vetture degli operatori del noleggio è distribuita tra i segmenti come segue: il segmento A pesa il 15%, il segmento B il 27%, il segmento C il 28%. Le auto superiori e quelle alto di gamma, segmenti D, E e F, pesano complessivamente il 30%. È interessante notare come il peso dei segmenti A, B e C nel 2022 si sia ridotto rispettivamente di 2, 5 e 4 punti percentuali rispetto al 2019, a fronte di un incremento delle medie superiori (segmento D) e delle alto di gamma (segmento F) che hanno guadagnato rispettivamente 7 e 2 punti percentuali di quota.

La flotta di picco massimo rappresenta il numero massimo dei veicoli che le società di noleggio hanno avuto a disposizione in un determinato momento durante l'anno. Nel 2022 la flotta massima è stata di quasi 146.000 veicoli, in aumento del 26% rispetto al 2021. Il picco massimo delle vetture è stato di 134.149 (+29%) e quello dei veicoli commerciali di 11.476 in crescita dell'1,5%.

La flotta di picco minimo è il numero minimo di veicoli che i noleggiatori hanno avuto a disposizione in un determinato momento durante l'anno. Nel 2022 tale valore è stato di oltre 102.000 unità in aumento del 58% rispetto al 2021.



Tabella 18 - Distribuzione della flotta media per tipologia di veicolo

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Flotta media	121.667	91.896	127.946	32,4%	-4,9%
- di cui vetture	110.793	81.192	118.805	36,5%	-6,7%
- di cui furgoni	10.874	10.704	9.141	1,6%	19,0%

Tabella 19 - Inflottato

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Inflottato	72.808	73.860	139.015	-1,4%	-47,6%

Tabella 20 - Distribuzione della flotta media vetture per segmento

	2022	2021	2019
segmento A – piccole	15%	13%	17%
segmento B – utilitarie	27%	27%	30%
segmento C – medie	28%	30%	32%
segmento D – medie-superiori	20%	18%	13%
segmento E – superiori	5%	7%	5%
segmento F – alto di gamma	5%	5%	3%

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

	2022	2021	2019
Permanenza di vetture in flotta	16,6	14,5	10,3
Permanenza di furgoni in flotta	21,6	20,7	19,4



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

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Flotta di picco massimo	145.625	115.313	176.405	26,3%	-17,4%
- di cui vetture	134.149	104.012	165.766	29,0%	-19,1%
- di cui furgoni	11.476	11.302	10.638	1,5%	7,9%

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

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Flotta di picco minimo	102.226	64.656	86.304	58,1%	18,4%
- di cui vetture	91.584	54.857	78.248	67,0%	17,0%
- di cui furgoni	10.642	9.799	8.056	8,6%	32,1%



UTILIZZO DELLA FLOTTA

L'utilizzo, sotto il profilo tecnico, è il periodo di tempo in cui i veicoli sono noleggiati ai clienti e quindi producono ricavi. Convenzionalmente viene calcolato con valori percentuali. Un utilizzo pari al 100% indica che i veicoli sono stati sempre in uso ai clienti che li hanno noleggiati, la qual cosa è praticamente impossibile.

Un utilizzo del 70% indica che, su 100 giorni disponibili per il noleggio, i veicoli sono stati locati complessivamente per 70 giorni e nei restanti 30 giorni sono rimasti presso i piazzali dei noleggiatori in attesa di essere rilocati, oppure erano impegnati per operazioni di manutenzione e lavaggio, oppure in viaggio da una location all'altra.

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

Nel 2022 l'utilizzo medio della flotta è stato pari al 70,9%, nel 2021 era stato del 73%. Trasformando le percentuali in numeri e riferendoci al periodo anno, possiamo dire che su 365 giorni i veicoli sono stati noleggiati per 259 giorni.

L'utilizzo delle auto è stato pari al 71,1% in diminuzione rispetto al 2021 (73,4%), quello dei furgoni è sceso al 68,8%, nel 2021 era il 69,7%.

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

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Utilizzo medio della flotta	70,9%	73,0%	78,1%	-2,8%	-9,2%
- utilizzo medio della flotta vetture	71,1%	73,4%	79,0%	-3,1%	-10,0%
- utilizzo medio della flotta furgoni	68,8%	69,7%	66,6%	-1,3%	3,3%



IMMATRICOLAZIONI E ACQUISIZIONI

Il settore del noleggio a breve termine è stato il canale più penalizzato dallo *shortage* di prodotto, in quanto le case produttrici hanno preferito rifornire i canali più remunerativi dal punto di vista della marginalità. Tale fenomeno ha costretto i noleggiatori a breve termine ad acquistare nel 2022 solamente 36.755 veicoli, registrando una diminuzione del 20% rispetto al 2021 e del 58% rispetto al 2019. Le vetture comprate sono state 34.850 e i furgoni 1.905.

Per comprare i veicoli le società di noleggio a breve hanno speso complessivamente oltre 644 milioni, di cui 603 milioni per l'acquisto delle auto e 41 milioni per comprare i furgoni.

Il valore medio delle auto immatricolate nel 2022 è stato pari a 17.532 (-1,5%), quello dei furgoni pari a 21.664 (in contrazione di 5 punti percentuali rispetto al 2021).

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

Il ricorso al *rent-to-rent* ha registrato nel 2022 un incremento del 15% rispetto al 2021. Gli operatori hanno acquisito 40.308 veicoli contro i 35.102 dell'anno precedente.

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

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Immatricolazioni	36.755	46.019	87.238	-20,1%	-57,9%
- di cui vetture	34.850	42.498	82.161	-18,0%	-57,6%
- di cui furgoni	1.905	3.521	5.077	-45,9%	-62,5%
Valore delle immatricolazioni (euro)	644.395.562	819.290.182	1.536.215.078	-21,3%	-58,1%
- di cui vetture	603.126.516	738.793.000	1.432.240.176	-18,4%	-57,9%
- di cui furgoni	41.269.046	80.497.182	103.974.902	-48,7%	-60,3%
Valore medio delle immatricolazioni (euro)	17.532	17.803	17.610	-1,5%	-0,4%
- di cui vetture	17.306	17.384	17.432	-0,4%	-0,7%
- di cui furgoni	21.664	22.862	20.480	-5,2%	5,8%



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

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Veicoli acquisiti in noleggio o leasing	40.308	35.102	56.311	14,8%	-28,4%
- di cui vetture	38.135	33.228	55.549	14,8%	-31,3%
- di cui furgoni	2173	1874	762	16,0%	185,2%

PUNTI VENDITA

Nel 2022 il numero dei punti vendita totali è stato di 1.054, 68 stazioni in meno rispetto al 2021.

La distribuzione dei punti vendita per tipologia di location è sostanzialmente la stessa rispetto al 2021: il 17% delle stazioni si trova presso le location aeroportuali, mentre, l'83% è situata presso i centri urbani.

Il fatturato per punto vendita è stato pari a 1.298.352 euro nel 2022, mentre nel 2021 era pari a 529.095 euro.

La stazione situata in aeroporto ha generato mediamente 4,4 milioni di euro. Nel 2021 ha prodotto 1,3 milioni.

Al contrario il punto vendita in città ha prodotto nel 2022 647.358 euro a fronte di 285.340 euro del 2021.

Tabella 27 - Punti vendita e distribuzione per tipologia di location

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Punti vendita	1.054	1122	1127	-6,1%	-6,5%
- di cui presso aeroporti	184	206	218	-10,7%	-15,6%
- di cui presso down-town	870	916	909	-5,0%	-4,3%



ANALISI DEI FURTI E APPROPRIAZIONI INDEBITE

Nel 2022 gli operatori di noleggio hanno subito 841 furti di veicoli contro i 540 del 2021, registrando, quindi, un incremento del 56%. Considerando che la flotta media è aumentata di 32 punti percentuali, il rapporto furti/flotta media è pari allo 0,7%, in aumento del 18% rispetto al 2021.

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 parcheggiato presso le stazioni di noleggio. Nel 2022 ogni 100.000 giorni di noleggio, si sono verificati 2,7 furti, contro i 2,2 del 2021.

Nel 2022 il tasso di recupero dei veicoli rubati ha invertito la tendenza rispetto agli anni passati. Tale indicatore è passato dal 58% del 2021 al 49% del 2022, il che equivale a dire che ogni 100 auto rubate ne vengono recuperate 49.

I furti nel 2022 hanno generato un danno per gli operatori pari a 6,5 milioni di euro contro i 4,9 del 2021, in percentuale l'incremento è stato del 33%.

L'impatto del danno da furti sul fatturato nel 2022 è stato pari allo 0,48% contro lo 0,57% del 2021.

Anche le appropriazioni indebite sono in aumento. Nel 2022 si sono verificati 414 casi contro i 257 dell'anno precedente. Il rapporto appropriazioni indebite su flotta media è aumentato; da 0,28% è passato a 0,34%. L'aumento risulta meno consistente se rapportiamo il numero delle appropriazioni indebite al numero dei noleggi, nel 2022 ogni 100.000 noleggi si sono verificate 11,3 appropriazioni indebite, contro le 9,9 del 2021.



Tabella 28 - Furti e appropriazioni indebite

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Totale Furti	841	540	1.770	55,7%	-52,5%
- di cui vetture	791	495	1.696	59,8%	-53,4%
- di cui furgoni	50	45	74	11,1%	-32,4%
Furti veicoli su flotta media	0,7%	0,6%	1,40%	17,6%	-50,6%
Furti vetture su flotta media vetture	0,7%	0,6%	1,40%	17,1%	-49,0%
Furti furgoni su flotta media furgoni	0,5%	0,4%	0,80%	9,4%	-42,5%
Furti veicoli su 100.000 giorni di noleggio	2,7	2,2	4,9	21,1%	-45,5%
Furti vetture su 100.000 giorni di noleggio	2,7	2,3	5	20,9%	-45,0%
Furti furgoni su 100.000 giorni di noleggio	1,8	1,7	3,3	10,9%	-44,5%
Veicoli recuperati da furti	414	314	887	31,8%	-53,3%
Veicoli rubati e non recuperati	427	226	883	88,9%	-51,6%
Appropriazioni indebite	414	257	156	61,1%	165,4%
- di cui appropriazioni indebite vetture	384	251	149	53,0%	157,7%
- di cui appropriazioni indebite furgoni	30	6	7	400,0%	328,6%
Appropriazioni indebite veicoli su flotta media	0,34%	0,28%	0,12%	21,7%	183,6%
Appropriazioni indebite vetture su flotta media vetture	0,35%	0,31%	0,13%	12,1%	166,6%
Appropriazioni indebite furgoni su flotta media furgoni	0,28%	0,06%	0,08%	392,2%	244,9%
Appropriazioni indebite veicoli su 100.000 noleggi tot veicoli	11,3	9,9	2,9	14,7%	289,8%
Appropriazioni indebite vetture su 100.000 noleggi vetture	11,2	10,5	2,9	6,5%	287,0%
Appropriazioni indebite furgoni su 100.000 noleggi furgoni	12,5	2,7	3	367,1%	315,2%
Veicoli recuperati da appropriazioni indebite	233	186	106	25,3%	119,8%
Veicoli non recuperati da appropriazioni indebite	181	71	50	154,9%	262,0%
Danno da furti (euro)	6.512.915	4.913.230	12.470.756	32,6%	-47,8%
Danno dei furti sul fatturato	0,48%	0,57%	1,01%	-17,0%	-52,9%



INDICATORI CHIAVE AEROPORTI E DOWNTOWN

Le stazioni di noleggio ubicate all'interno degli aeroporti italiani hanno generato nel 2022 un giro d'affari pari a 805 milioni di euro, producendo un aumento dell'82% rispetto al 2021. Quelle ubicate all'interno delle città, denominate downtown, hanno prodotto un fatturato di 563 milioni di euro, generando un incremento del 36%.

All'interno delle stazioni aeroportuali sono stati generati 2.205.954 noleggi (+58%), mentre nelle location downtown i noleggi sono stati 1.456.147 (+21%).

Il cliente per noleggiare in aeroporto ha speso 54,9 euro al giorno, contro i 44 euro del 2021, e per tenere l'auto 6,7 giorni ha pagato 365 euro contro i 317 euro del 2021 a fronte di una durata media di 7,2 giorni.

Mentre, per noleggiare in città il cliente ha speso 33,5 euro al giorno, contro i 28,7 euro del 2021 e per tenere l'auto 11,6 giorni ha pagato 387 euro, contro i 343 euro del 2021 con una durata media di 11,9 giorni.

Il punto vendita situato in aeroporto è molto più redditizio rispetto a quello di città: il primo, infatti, ha generato un fatturato medio di quasi 4,3 milioni di euro, contro i 647.000 euro della stazione di città. Va anche detto che in aeroporto i costi operativi sostenuti dai noleggiatori sono nettamente più alti rispetto a quelli di città.

Tabella 29 - Indicatori chiave per tipologia di location

2022	Aeroporti	Downtown	% APT	% DT
Fatturato	805.262.162	563.201.153	59%	41%
Giorni noleggio	14.669.741	16.826.521	47%	53%
Numeri noleggio	2.205.954	1.456.147	60%	40%
Durata	6,7	11,6		
Numero punti vendita	184	870	17%	83%
Fatturato per punto vendita	4.376.424	647.358		



Tabella 30 - Indicatori chiave aeroporti e downtown

Aeroporti	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Fatturato	805.262.162	442.894.027	764.385.672	81,8%	5,3%
Numero di noleggi	2.205.954	1.399.321	3.461.344	57,6%	-36,3%
Giorni di noleggio	14.669.741	10.058.053	21.216.375	45,9%	-30,9%
Durata noleggio	6,7	7,2	6,1	-7,5%	9,0%
Fatturato per noleggio	365,0	316,5	220,8	15,3%	65,3%
Fatturato per giorno di noleggio	54,9	44,0	36	24,7%	52,5%
Downtown	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Fatturato	563.201.153	414.293.207	469.797.345	35,9%	19,9%
Numero di noleggi	1.456.147	1.207.412	1.829.954	20,6%	-20,4%
Giorni di noleggio	16.826.521	14.427.424	15.266.007	16,6%	10,2%
Durata noleggio	11,6	11,9	8,3	-3,3%	39,2%
Fatturato per noleggio	386,8	343,1	256,7	12,7%	50,7%
Fatturato per giorno di noleggio	33,5	28,7	30,8	16,6%	8,7%

Tabella 31 - Quota fatturato, numero di noleggi e giorni di noleggio per tipologia di location

	APT			Downtown		
	2022	2021	2019	2022	2021	2019
Fatturato	59%	52%	62%	41%	48%	38%
N° noleggi	60%	54%	65%	40%	46%	35%
Giorni di noleggio	47%	41%	58%	53%	59%	42%
Stazioni	17%	18%	19%	83%	82%	81%

Tabella 32 - Prezzo per giorno di noleggio per tipologia di location

	2022	2021	2020	2019	2018	2017
APT	54,9	44,0	33,2	36,0	35,5	36,2
Downtown	33,5	28,7	25,9	30,8	31,3	32,5



INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO VETTURE

Il fatturato prodotto dalle vetture è stato di 1.264 milioni di euro nel 2022, in aumento del 67% rispetto al 2021.

I noleggi sono aumentati del 44% e le durate sono diminuite dell'8%, passando da 9,1 giorni del 2021 a 8,4 del 2022. I giorni di noleggi sono stati circa 29 milioni, registrando una crescita percentuale di 32 punti.

La domanda in aumento dei clienti è stata soddisfatta con una flotta media che è passata da 81.192 a 110.793 unità, registrando un incremento del 37%. L'utilizzo si è ridotto, passando dal 73,4% nel 2021 al 71,1% nel 2022.

Nel 2022 sono state immatricolate quasi 35.000 vetture, contro le quasi 43.000 unità del 2021.

Alle 35.000 immatricolazioni vanno sommate le oltre 38.000 vetture prese in leasing o in noleggio a lungo termine. Il numero totale di veicoli acquisiti con le diverse formule ammonta a quasi 73.000.

Tabella 33 - Indicatori chiave business vetture

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Fatturato	1.264.387.095	759.123.460	1.152.362.581	66,6%	9,7%
Giorni noleggio	28.765.432	21.760.746	34.261.890	32,2%	-16,0%
Flotta media	110.793	81.192	118.805	36,5%	-6,7%
Utilizzo	71,1%	73,4%	79,00%	-3,1%	-10,0%
Numero noleggi	3.421.251	2.381.741	5.054.939	43,6%	-32,3%
Durata	8,4	9,1	6,8	-8,0%	23,6%
Fatturato per noleggio	369,6	318,7	228	16,0%	62,1%
Fatturato per giorno di noleggio	44,0	34,9	33,6	26,0%	30,8%
Flotta di picco massimo	134.149	104.012	165.766	29,0%	-19,1%
Flotta di picco minimo	91.584	54.857	78.248	67,0%	17,0%
Vetture acquisite in leasing o noleggio	38.135	33.228	55.549	14,8%	-31,3%
Immatricolazioni	34.850	42.498	82.161	-18,0%	-57,6%
Valore medio immatricolazioni	17.306	17.384	17.432	-0,4%	-0,7%
Furti	791	495	1.696	59,8%	-53,4%
Appropriazioni indebite	384	251	149	53,0%	157,7%



INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO FURGONI

Nel 2022 il giro d'affari generato dal noleggio di furgoni è stato di oltre 104 milioni di euro, in aumento del 6% rispetto al 2021.

Dal punto di vista dei volumi nel 2022 si sono registrati più noleggi rispetto all'anno precedente, ma con durate più corte che hanno portato i giorni di noleggio a essere più o meno stabili se rapportati al 2021. Infatti, gli operatori hanno realizzato oltre 2,7 milioni di giorni di noleggi di furgoni, generando una crescita dello 0,2% rispetto al 2021. Si sono realizzati circa 16.000 noleggi in più rispetto al 2021, a fronte di una diminuzione della durata media del noleggio del 6%.

Sul lato dell'offerta le società di noleggio a breve termine hanno aumentato la flotta media dell'1,6%. Nel 2022 gli operatori hanno acquistato 1.905 furgoni (-46% vs il 2021), di contro c'è stato un ricorso maggiore alle formule di leasing finanziario e noleggio, attraverso le quali gli operatori hanno acquisito 2.173 furgoni (+16% rispetto al 2021). È aumentato il tempo di permanenza dei veicoli commerciali in flotta: gli stessi, infatti, sono stati sostituiti mediamente dopo 21,6 mesi, contro i 20,7 mesi del 2021.

Tabella 34 – Indicatori chiave business furgoni

	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Fatturato	104.076.221	98.063.774	81.820.435	6,1%	27,2%
Giorni noleggio	2.730.830	2.724.730	2.220.492	0,2%	23,0%
Flotta media	10.874	10.704	9.141	1,6%	19,0%
Utilizzo	68,8%	69,7%	66,60%	-1,3%	3,3%
Numero noleggi	240.850	224.992	236.359	7,0%	1,9%
Durata	11,3	12,1	9,4	-6,4%	20,6%
Fatturato per noleggio	432,1	435,9	346,2	-0,9%	24,8%
Fatturato per giorno di noleggio	38,1	36,0	36,8	5,9%	3,6%
Flotta di picco massimo	11.476	11.302	10.638	1,5%	7,9%
Flotta di picco minimo	10.642	9.799	8.056	8,6%	32,1%
Veicoli acquisti in leasing o noleggio	2.173	1.874	762	16,0%	185,2%
Immatricolazioni	1.905	3.521	5.077	-45,9%	-62,5%
Valore medio immatricolazioni	21.664	22.862	20.480	-5,2%	5,8%
Furti	50	45	74	11,1%	-32,4%
Appropriazioni indebite	30	6	7	400,0%	328,6%



Il valore medio dell'immatricolato nel 2022 è stato di 21.664 euro, 1.200 euro in meno rispetto al 2021.

Relativamente ai prezzi c'è stato un leggero incremento delle tariffe giornaliere. Il prezzo medio al giorno è aumentato di quasi sei punti percentuali, passando da 36 euro nel 2021 a 38,1 euro nel 2022. La durata media è diminuita, passando da 12,1 giorni a 11,3 nel 2022. Di conseguenza il prezzo medio per noleggio è diminuito dell'1%, passando da 436 euro nel 2021 a 432 euro nel 2022.

INDICATORI CHIAVE PER TIPOLOGIA DI CANALE

Il noleggio a breve termine offre i propri servizi a due macro-categorie di clienti: i privati e i clienti business. Nel 2022 il fatturato generato sui clienti consumer è stato pari al 63%, nel 2021 era pari al 56%, i noleggi e i giorni realizzati hanno avuto un peso percentuale rispettivamente del 63% (57% nel 2021) e del 51% (50% nel 2021).

I consumer rispetto ai corporate noleggiano per meno tempo e pagano un prezzo più alto. Per noleggiare un veicolo, nel 2022 hanno speso in media 53,7 euro al giorno, contro i 39,2 euro del 2021, e per tenere l'auto 7 giorni hanno pagato 375 euro contro i 321 euro del 2021 a fronte di una durata media di 8,2 giorni.

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

Il giro d'affari sviluppato sui privati è stato pari a 407 milioni di euro, in aumento del 66% rispetto al 2021. I clienti che prenotano direttamente hanno sviluppato il 29% dei noleggi, in crescita del 49% rispetto al 2021 e il 26% dei giorni (+21%). I clienti che hanno noleggiato direttamente hanno speso in media 48,8 euro al giorno, e per tenere l'auto 7,9 giorni hanno pagato 385 euro.

Il segmento dei clienti privati che prenotano tramite intermediari è storicamente quello più importante in termini di valore e volumi. Ha sviluppato un giro d'affari di 457 milioni di euro, in aumento del 94% rispetto al 2021. I noleggi su questi clienti hanno avuto un peso del 34% sul totale delle locazioni, e hanno generato un aumento del 59%. Tale tipologia di clientela ha speso in media 58,9 euro al giorno e per tenere l'auto 6,2 giorni ha pagato 366 euro.

Passando ai clienti corporate il giro d'affari generato su questo target nel 2022 è stato pari al 37% del totale, i noleggi e i giorni realizzati hanno avuto un peso percentuale rispettivamente del 37% e del 49%. I clienti corporate pagano meno rispetto ai privati: questo dipende ovviamente dall'elevato numero di noleggi che il singolo cliente corporate mediamente garantisce rispetto al privato.



Per noleggiare un veicolo le aziende hanno speso in media 32,8 euro al giorno, contro i 30,8 euro del 2021, e per tenere l'auto 11,4 giorni hanno pagato 372 euro contro i 339 euro del 2021 a fronte di una durata media di 11 giorni.

All'interno della macro-categoria dei clienti corporate si distinguono i cosiddetti replacement e le aziende convenzionate. Sul segmento del replacement (costituito soprattutto dalla domanda dei noleggiatori a lungo termine di sostituzione dei veicoli temporaneamente indisponibili, dati in uso ai propri clienti) gli operatori hanno realizzato un giro d'affari pari al 10% sul totale, in aumento del 49% rispetto al 2021, hanno sviluppato il 9% dei noleggi (+16%) e il 16% dei giorni (+56%). Il "replacement" ha speso in media 27,2 euro al giorno, e per tenere l'auto 15 giorni ha pagato 407 euro.

Sul target delle aziende convenzionate (cioè quelle che comprano pacchetti di noleggi per le esigenze occasionali di mobilità dei propri dipendenti e/o che stipulano contratti plurimensili per i dipendenti non assegnatari di auto aziendale) i noleggiatori hanno realizzato un giro d'affari pari al 27% sul totale, in aumento del 29% rispetto al 2021, hanno sviluppato il 28% dei noleggi (+24%) e il 33% dei giorni (+15%). Le aziende convenzionate hanno speso in media 35,6 euro al giorno, e per tenere l'auto 10,1 giorni hanno pagato 360 euro.

Tabella 35 - Indicatori chiave per tipologia di canale 2022. Valori assoluti

2022	b2c	b2b2c	b2b.1 (replacement)	b2b.2 (convenzioni con aziende clienti)
Fatturato	406.824.331	456.530.198	139.824.249	365.284.539
Giorni noleggio	8.331.486	7.753.849	5.144.319	10.266.608
Numeri noleggio	1.056.907	1.247.756	343.348	1.014.090
Durata	7,9	6,2	15,0	10,1

Tabella 36 - Indicatori chiave per tipologia di canale 2022. Valori percentuali

2022	b2c	b2b2c	b2b.1 (replacement)	b2b.2 (convenzioni con aziende clienti)
Fatturato	30%	33%	10%	27%
Giorni noleggio	26%	25%	16%	33%
Numeri noleggio	29%	34%	9%	28%


Tabella 37 - Indicatori chiave per tipologia di canale

B2C - clienti che noleggiavano direttamente	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Fatturato	406.824.331	244.681.124	373.614.304	66,3%	8,9%
Numero di noleggi	1.056.907	708.486	1.593.208	49,2%	-33,7%
Giorni di noleggio	8.331.486	6.877.376	8.976.773	21,1%	-7,2%
Durata noleggio	7,9	9,7	5,6	-18,8%	40,8%
Fatturato per noleggio	384,9	345,4	234,5	11,5%	64,1%
Fatturato per giorno di noleggio	48,8	35,6	41,6	37,2%	17,4%
B2B2C clienti che prenotano attraverso intermediari	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Fatturato	456.530.198	235.313.474	438.151.098	94,0%	4,2%
Numero di noleggi	1.247.756	787.184	2.140.783	58,5%	-41,7%
Giorni di noleggio	7.753.849	5.352.002	13.983.667	44,9%	-44,6%
Durata noleggio	6,2	6,8	6,5	-8,6%	-4,4%
Fatturato per noleggio	365,9	298,9	204,7	22,4%	78,7%
Fatturato per giorno di noleggio	58,9	44,0	31,3	33,9%	88,1%
B2B.1 - attività di replacement	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Fatturato	139.824.249	93.689.434	117.863.440	49,2%	18,6%
Numero di noleggi	343.348	295.764	347.362	16,1%	-1,2%
Giorni di noleggio	5.144.319	3.308.652	4.302.994	55,5%	19,6%
Durata noleggio	15,0	11,2	12,4	33,9%	20,8%
Fatturato per noleggio	407,2	316,8	339,3	28,6%	20,0%
Fatturato per giorno di noleggio	27,2	28,3	27,4	-4,0%	-0,8%
B2B.2 - convenzioni con aziende clienti	2022	2021	2019	var. 22 vs. 21	var. 22 vs. 19
Fatturato	365.284.539	283.503.203	304.554.174	28,8%	19,9%
Numero di noleggi	1.014.090	815.299	1.209.945	24,4%	-16,2%
Giorni di noleggio	10.266.608	8.947.447	9.218.946	14,7%	11,4%
Durata noleggio	10,1	11,0	7,6	-7,7%	33,2%
Fatturato per noleggio	360,2	347,7	251,7	3,6%	43,1%
Fatturato per giorno di noleggio	35,6	31,7	33	12,3%	7,8%



Tabella 38 - Quota fatturato, numero di noleggi e giorni per tipologia di canale

Canale	Fatturato			N° noleggi			Giorni		
	2022	2021	2019	2022	2021	2019	2022	2021	2019
B2C	30%	29%	30%	29%	27%	30%	26%	28%	25%
B2B2C	33%	27%	36%	34%	30%	40%	25%	22%	38%
B2B.1 (replacement)	10%	11%	10%	9%	11%	7%	16%	14%	12%
B2B.2 (convenzioni con aziende clienti)	27%	33%	25%	28%	31%	23%	33%	37%	25%

Tabella 39 - Fatturato per giorno di noleggio per tipologia di canale

	2022	2021	2020	2019	2018	2017
B2C	48,8	35,6	29,3	41,6	40,3	41,7
B2B2C	58,9	44,0	32,0	31,3	31,1	31,8
B2B.1 (replacement)	27,2	28,3	26,3	27,4	27,6	28,1
B2B.2 (convenzioni con aziende clienti)	35,6	31,7	27,7	33,0	33,6	35,3

Tabella 40 - Peso percentuale dei giorni di noleggio e del fatturato relativo al canale B2B2C

	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Giorni di noleggio	25%	22%	20%	38%	38%	41%
Fatturato	33%	27%	22%	36%	35%	37%



IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2022

Il comparto del noleggio a lungo termine ha proseguito anche lo scorso anno la sua crescita, pur in presenza delle note oggettive difficoltà dell'industria automobilistica nella produzione e nella consegna in tempi ragionevoli dei veicoli richiesti.

Il fatturato complessivo del settore è aumentato del 7%, superando i 9 miliardi di euro, registrando una crescita del 12,7% dei proventi da attività di noleggio dei veicoli ed una contenuta flessione riguardo quelli da rivendita a fine noleggio, scesi del 7,2%.

Le immatricolazioni di autoveicoli sono aumentate del 17% (pari al 37% della flotta di inizio anno, mentre quelle del 2021 erano state il 33%). In numeri assoluti si tratta di circa 50mila immatricolazioni in più, anno su anno. Da rilevare l'aumento del 23,3% delle immatricolazioni di veicoli elettrici ed ibridi, pari al 43% del totale immatricolato, evidente segnale di come il noleggio svolga una rilevante funzione ambientale.

In parallelo alla carenza di veicoli nuovi si è verificata una forte riduzione nella vendita di prodotto usato da parte degli operatori. Nel 2022, infatti, è stato immesso sul mercato dell'usato appena il 16% della flotta disponibile a inizio anno, rispetto al 21% del 2021. Si tratta di circa 40mila veicoli che sono restati a disposizione nella flotta, continuando, peraltro, a produrre fatturato.

La combinazione di maggiori acquisti e minori vendite di usato ha determinato una crescita complessiva della flotta in noleggio a lungo termine intorno alle 100.000

Tabella 41 - Indicatori chiave del noleggio a lungo termine

	2022	2021	var. %
Fatturato totale	9.393.631.696	8.788.653.393	6,9%
- di cui fatturato da contratti di noleggio veicoli (compreso il rinoffitto)	6.841.510.883	6.070.050.037	12,7%
- di cui fatturato da rivendita usato veicoli	2.304.061.008	2.483.292.917	-7,2%
Iva sul fatturato	1.723.400.212	1.490.932.986	15,6%
Flotta circolante veicoli totale al 31/12	1.127.227	1.032.034	9,2%
Immatricolato auto e furgoni	356.415	304.903	16,9%
- di cui green (ibride ed elettriche)	152.281	123.465	23,3%
Autovetture usate vendute	155.985	191.776	-18,7%



unità in più rispetto al 2021, un aumento del 9,2%, portando il complessivo gestito a 1.127.000 veicoli, nuovo record storico del comparto.

La funzione di promotore di correttezza fiscale esercitata dal noleggio a lungo termine trova risponidenza nell'aumento del gettito IVA.

ANALISI DEL FATTURATO

Nel 2022 le società di noleggio a lungo termine hanno sviluppato un giro d'affari complessivo pari a quasi 9,4 miliardi di euro, generando una crescita del 6,9% rispetto al 2021.

Il fatturato proveniente dai contratti di noleggio rappresenta il 73% del giro d'affari complessivo, mentre nel 2021 era stato del 69%. È compresa in tale voce anche l'attività di rinoleggio, cioè la locazione di veicoli che hanno già concluso un primo ciclo di noleggio. Questo business particolare non è individuabile nelle statistiche, ma negli ultimi due anni ha segnato un deciso sviluppo. Alcune aziende lo hanno introdotto come nuovo prodotto, altre, invece, lo hanno adattato anche per i clienti corporate, essendo nato per la clientela privata. La ragione dello sviluppo di questa attività è da rintracciarsi nelle difficoltà di immatricolazione di auto nuove da parte dei noleggiatori a causa dei noti problemi relativi alla produzione mondiale automobilistica ed alla necessità di contenere comunque i costi da parte degli utilizzatori.

L'attività di rivendita di veicoli usati ha prodotto il 25% del giro d'affari complessivo, in contrazione del 7% rispetto al 2021, performance negativa dovuta al già indicato calo dei volumi (-19% per le vetture), generato dal prolungamento dei contratti.

La scarsa disponibilità sul mercato dell'usato ha spinto verso l'alto le quotazioni dei veicoli provenienti dal noleggio, con valori medi che sono passati dai circa 13.000 euro del 2021 ai 14.800 euro, del 2022 (+14%).

L'attività di fleet management ha generato un fatturato pari a quasi 86 milioni di euro, una crescita del 3% rispetto al 2021. Con il termine fleet management si indica la gestione operativa della flotta di proprietà dei clienti.

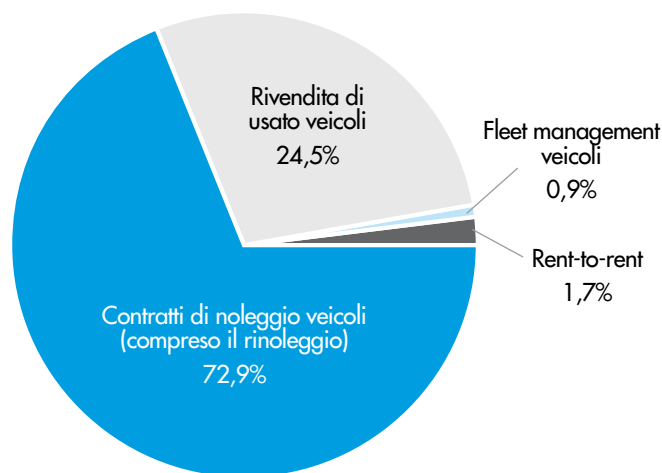
Gli operatori del lungo termine noleggiano i veicoli anche alle società di rent-a-car. Tale fenomeno prende il nome di rent-to-rent: i veicoli noleggiati agli operatori del breve termine a loro volta sono noleggiati ai clienti finali. Il vantaggio per le società di rent-a-car è di evitare l'immobilizzo dei capitali finanziari per l'acquisto delle auto, pagando esclusivamente rate di noleggio. Nel 2022 il rent-to-rent è cresciuto del 7% rispetto al 2021, generando un fatturato di circa 162 milioni di euro, che porta tale attività al 2% di quota sul giro d'affari complessivo.


Tabella 42 - Fatturato complessivo

	2022	2021	var. 22 vs 21
Fatturato totale	9.393.631.696	8.788.653.393	6,9%

Tabella 43 - Fatturato per tipologia di attività

	2022	2021	var. %
Fatturato totale	9.393.631.696	8.788.653.393	6,9%
- di cui fatturato da contratti di noleggio veicoli (compreso il rinoleggio)	6.841.510.883	6.070.050.037	12,7%
- di cui da rivendita di usato veicoli	2.304.061.008	2.483.292.917	-7,2%
- di cui da fleet management veicoli	86.131.560	83.690.206	2,9%
- di cui da attività con operatori NBT (rent-to-rent)	161.928.245	151.620.234	6,8%

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

Tabella 44 - Fatturato da contratti di noleggio per tipologia di veicolo

	2022	2021	var. %
Fatturato da contratti di noleggio (compreso il rinoleggio)	6.841.510.883	6.070.050.037	12,7%
- di cui realizzato su vetture	5.700.098.836	5.087.371.264	12,0%
- di cui realizzato su furgoni	1.118.537.460	954.688.464	17,2%
- di cui realizzato su moto	22.818.559	27.906.120	-18,2%
- di cui realizzato su altri veicoli	56.028	84.189	-33,5%

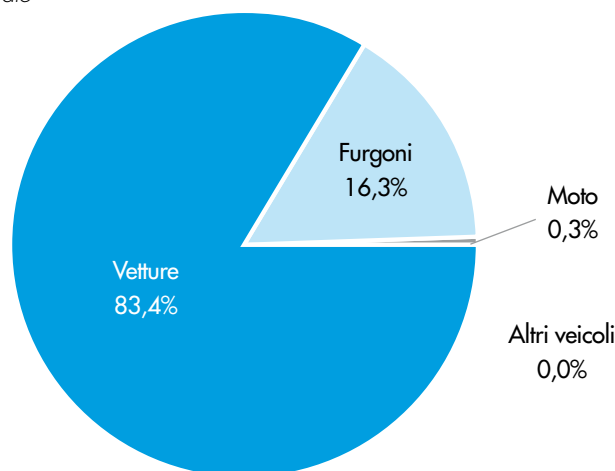
Nel 2022 il fatturato del settore derivante dalla gestione caratteristica, ossia il noleggio di veicoli, è stato pari a oltre 6,8 miliardi di euro, generando un incremento percentuale del 12,7% rispetto all'anno precedente. È un risultato molto positivo, soprattutto se messo in relazione alla crescita della flotta circolante, che è stata pari al 9,2%.

L'83% del giro d'affari dei contratti di noleggio è stato prodotto dal segmento delle vetture, il cui valore è stato pari a 5,7 miliardi di euro, in crescita del 12% rispetto al 2021. Il fatturato generato dai veicoli commerciali, spinto dall'inarrestabile sviluppo del fenomeno delle consegne di prodotti acquistati on-line, è cresciuto del 17%, 5 punti percentuali in più rispetto a quello delle vetture ed ha raggiunto la quota del 16% sul giro d'affari dei contratti di noleggio.

Continua ad essere residuale l'apporto dei contratti di locazione di moto, indicatore di un approccio tiepido delle imprese di noleggio su questa tipologia di prodotto.

Grafico 16 - Distribuzione del fatturato da noleggio per tipologia di veicolo

Nota: compreso il fatturato da c.d. rinoleggio



La distribuzione del giro d'affari dei contratti di noleggio conferma che le aziende sono i clienti principali degli operatori del settore con una quota pari all'81% del fatturato totale. Nel 2022 questo segmento ha prodotto oltre 5,5 miliardi euro, in crescita del 9%.

L'area di forte sviluppo del noleggio è da individuare nel segmento dei privati, che complessivamente pesa ancora poco (11%), ma che mostra tassi di crescita superiori a quelli dell'aziende (+14%).

È interessante notare come i privati con codice fiscale, che non usufruiscono di alcuna agevolazione relativa agli aspetti tributari, generino ricavi superiori ai privati con partita IVA che, al contrario, possono dedurre e detrarre una quota del canone di noleggio.



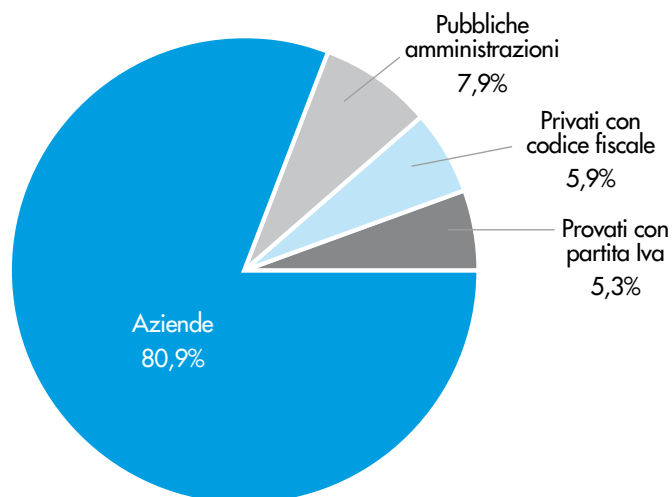
Ci sono diversi fenomeni che inducono a pensare che il noleggio avrà nei prossimi anni una penetrazione crescente in tale segmento. Primo fra tutti, anno dopo anno, si diffonde e fa proseliti la cultura del non possesso della vettura. In secondo luogo, il noleggio a lungo termine viene considerato un'opportunità "meno rischiosa" per passare ad una vettura ad alimentazione alternativa. Inoltre, l'offerta commerciale del prodotto noleggio diventa sempre più presente e capillare sul territorio: aumentano costantemente broker e concessionarie che distribuiscono il noleggio, costituendo il presidio commerciale più vicino al privato.

I ricavi generati dalle vendite dei contratti di noleggio alla pubblica amministrazione sono stati pari a 538 milioni di euro, una significativa crescita rispetto al 2021 pari al 65,3%, e rappresentano l'8% del fatturato complessivo.

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

	2022	2021	var. %
Fatturato da contratti di noleggio (compreso il rinoleggjo)	6.841.510.883	6.070.050.037	12,7%
- di cui realizzato su privati con codice fiscale	404.250.802	350.357.266	15,4%
- di cui realizzato su clienti privati con partita IVA	360.400.971	319.260.294	12,9%
- di cui realizzato su aziende	5.538.730.825	5.074.958.093	9,1%
- di cui realizzato sulle pubbliche amministrazioni	538.128.285	325.474.384	65,3%

Grafico 17 - Distribuzione del fatturato da noleggio per tipologia di cliente



ANALISI DELLA FLOTTA

La flotta circolante dei veicoli in noleggio a lungo termine a fine 2022 ha superato 1.120.000 veicoli, una crescita del 9% rispetto al 2021, pari a oltre 95.000 unità.

Il noleggio a lungo termine così detto classico, cioè quello che prevede la fornitura di un veicolo a disposizione esclusiva di un solo cliente per una durata superiore ai 12 mesi, rappresenta la quasi totalità della flotta (94%) e numericamente conta oltre un milione di veicoli.

Di questi l'80,7% è rappresentato dalle vetture, che sono aumentate del 9%. Quasi il 19% è costituito dai veicoli commerciali, il cui incremento, invece, è stato del 6% rispetto all'anno precedente. La restante quota percentuale della flotta circolante, che non supera lo 0,5%, è costituita dalle moto e da altre tipologie di veicoli.

La flotta a disposizione per esigenze temporanee della clientela è cresciuta nel 2022 di quasi quattro volte rispetto all'anno precedente. Questo segmento comprende le auto che gli operatori del noleggio a lungo termine immatricolano per far fronte alle necessità temporanee di mobilità dei clienti. La crescita nel 2022 è da collegare al già citato fenomeno della scarsità del prodotto auto, rispetto al quale gli operatori di noleggio hanno attivato varie iniziative. Lo strumento più importante è stato l'allungamento dei contratti in essere e, in secondo luogo, la dotazione più ampia possibile di vetture in pronta consegna.

Le vetture noleggiate agli operatori del rent-a-car rappresentano il 3% della flotta e sono diminuite rispetto al 2021 di quasi 12.000 unità.

Tabella 46 - Flotta circolante per tipologia di attività

	2022	2021	var. %
Flotta circolante veicoli totale al 31/12	1.127.227	1.032.034	9,2%
- di cui flotta a disposizione per esigenze temporanee della clientela (es. flottino, flexi, ecc.) di durata non inferiore a 12 mesi	35.931	9.818	266,0%
- di cui flotta a disposizione esclusiva di un solo cliente (NLT "classico") di durata non inferiore a 12 mesi	1.053.937	973.089	8,3%
- di cui flotta noleggiate a operatori di NBT (rent-to-rent)	37.359	49.127	-24,0%



Grafico 18 - Distribuzione della flotta circolante per tipologia di attività

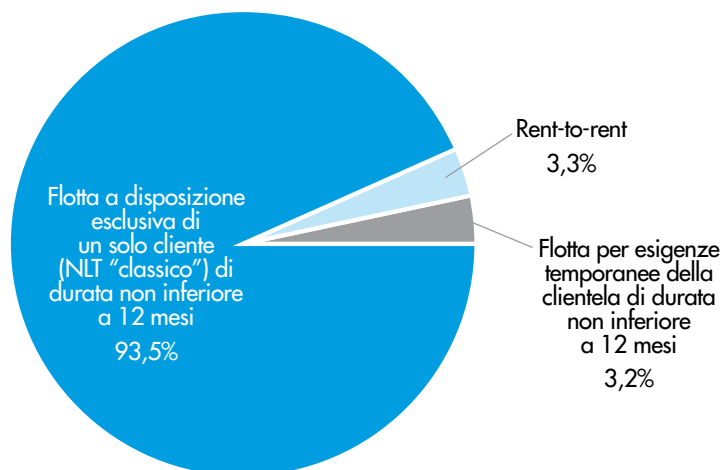


Tabella 47 - Flotta circolante del NLT classico per tipologia di veicolo

	2022	2021	var. %
Flotta a disposizione esclusiva di un solo cliente (NLT "classico") di durata non inferiore a 12 mesi al 31/12	1.053.937	973.089	8,3%
- di cui autovetture	849.427	777.558	9,2%
- di cui veicoli commerciali	198.575	187.832	5,7%
- di cui moto	5.627	7.375	-23,7%
- di cui altro	308	324	-4,9%

Grafico 19 - Ciclo di vita del noleggio a lungo termine (n° veicoli)

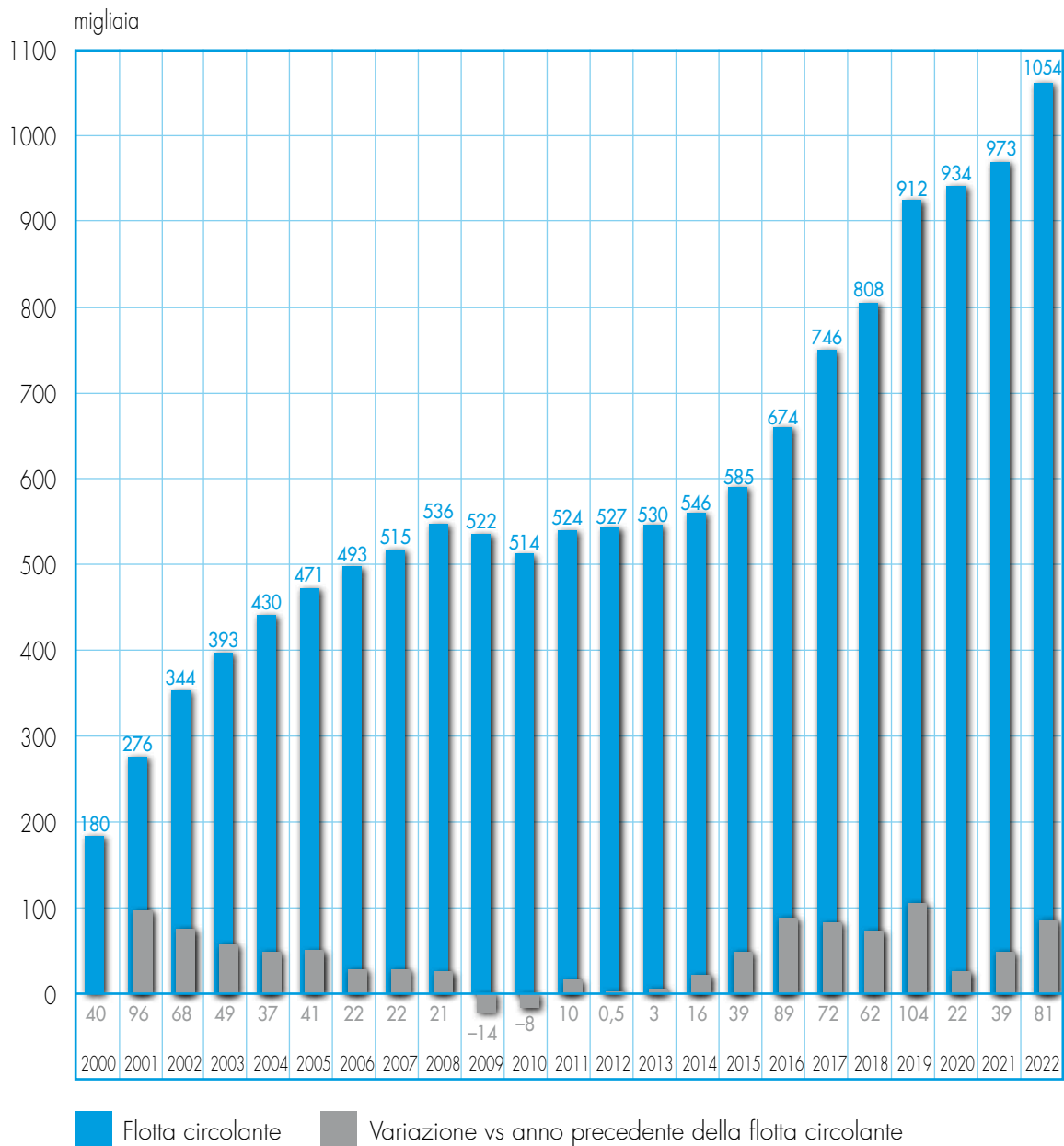




Tabella 48 - Flotta circolante per tipologia di alimentazione

	2022	2021	var. %
Flotta circolante veicoli totale al 31/12	1.127.227	1.032.034	9,2%
- Benzina	146.505	129.484	13,1%
- Diesel	667.205	699.289	-4,6%
- Gpl	20.110	21.069	-4,6%
- Metano	18.023	19.708	-8,5%
- Ibride elettriche bz/ds – HEV	184.392	97.009	90,1%
- Ibride elettriche plug-in bz/ds (PHEV+REx)	59729	41.176	45,1%
- Elettriche (BEV)	31.263	24.300	28,7%

I veicoli ad alimentazione diesel continuano a rappresentare la parte più cospicua della flotta in dotazione ai clienti (59%). Tuttavia, il trend della quota del diesel è in discesa: nel 2022 ha perso, infatti, 9 punti percentuali rispetto al 2021.

I veicoli ibridi elettrici rappresentano la seconda alimentazione in termini di quota (16%), ma sono quelli che hanno guadagnato più punti in termini di rappresentatività (sette) rispetto al 2021. L'alimentazione a benzina è stabile (13%), mentre quella elettrica aumenta di un punto la quota che si attesta al 3%.

È utile evidenziare che la flotta circolante riflette le scelte di acquisizione che sono state fatte negli anni precedenti: per comprendere le direzioni e le intensità delle scelte attuali sulle alimentazioni, è necessario analizzare la distribuzione delle immatricolazioni, riportata in un paragrafo successivo (vedi pag. 65).

Grafico 20 - Distribuzione della flotta circolante per tipologia di veicolo

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

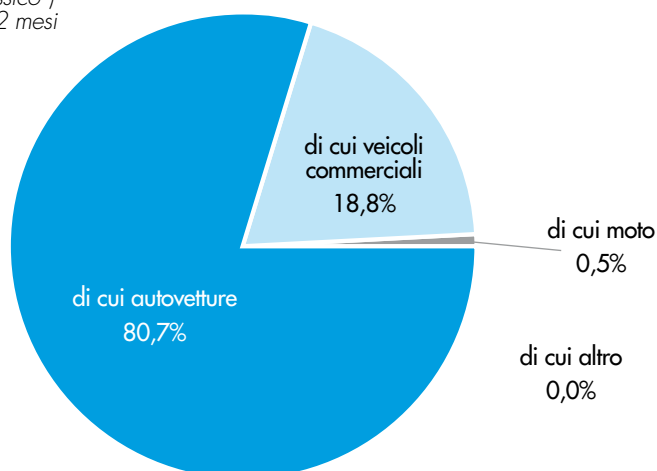
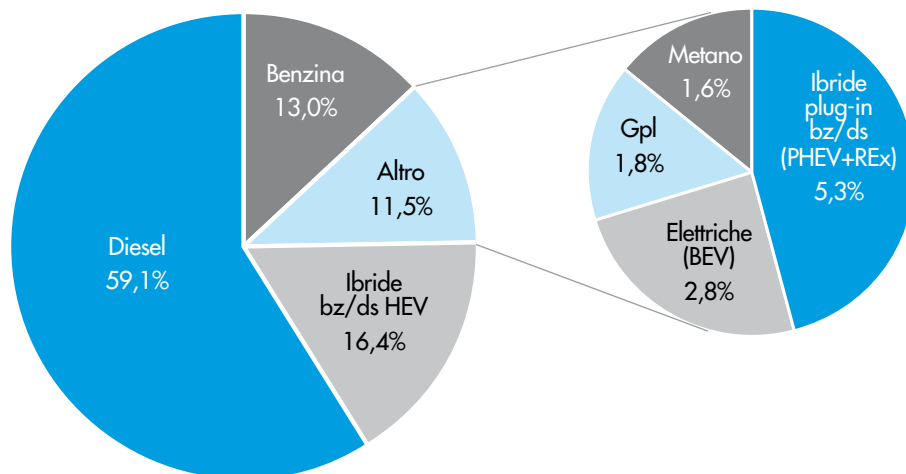


Grafico 21 - Distribuzione della flotta circolante per alimentazione



Le aziende, che costituiscono il cliente principale delle società di noleggio a lungo termine, detengono quasi 845.500 veicoli, pari al 75% della flotta circolante. La crescita di questo segmento è stata pari al 5%.

L'8% della flotta è costituita dai contratti sottoscritti dai privati con codice fiscale, che hanno incrementato il numero dei veicoli di oltre 10.600 unità, superando le 90.000 unità, mentre i privati con partita IVA rappresentano una flotta di quasi 68.000 veicoli per una quota pari al 6%; l'incremento percentuale complessivo del segmento privati è stato superiore al 13%.

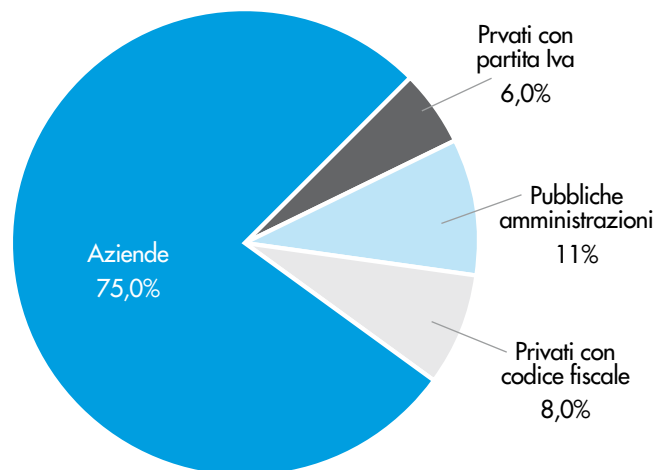
La flotta detenuta dalla pubblica amministrazione è aumentata del 43% rispetto al 2021 e rappresenta l'11% di quota.

Tabella 49 - Flotta circolante per tipologia di cliente

	2022	2021	var. %
Flotta circolante veicoli totale al 31/12	1.127.227	1.032.034	9,2%
- di cui privati con codice fiscale	90.178	79.562	13,3%
- di cui privati con partita IVA	67.634	59.720	13,3%
- di cui aziende	845.420	805.976	4,9%
- di cui pubbliche amministrazioni	123.995	86.776	42,9%



Grafico 22 - Distribuzione della flotta circolante per tipologia di cliente



ANALISI DEGLI ORDINI

Il 38% degli ordini relativi al noleggio a lungo termine classico stipulati nel 2022 hanno una durata compresa tra i 3 e i 4 anni: tale categoria si è ridimensionata di tre punti percentuali rispetto alle scelte dei clienti effettuate nel 2021.

Anche gli ordini con durata fino a 3 anni sono diminuiti percentualmente, passando dal 43% del 2021 al 37% del 2022.

Il 26% degli ordini ha registrato una durata superiore ai quattro anni. Questo segmento, la cui rappresentatività percentuale è cresciuta di 10 punti rispetto al 2021, evidenzia l'orientamento da parte delle aziende verso un deciso allungamento delle durate contrattuali.

Tale prolungamento si rifletterà negli anni successivi sul prodotto usato che avrà un'anzianità superiore rispetto a quella odierna. Nonostante ciò, l'usato venduto dai noleggiatori continua ad essere un prodotto "fresco", in linea con le più recenti normative in termini di emissioni e per questo contribuisce in maniera proattiva allo svecchiamento del parco circolante.

Tabella 50 - Ordini di noleggio per durata

	2022	2021
Ordini di noleggio per durata relativi solo a flotta a disposizione esclusiva di un solo cliente (NLT "classico")	100%	100%
- di cui < 25 mesi	8%	11%
- di cui da 25 a 36 mesi	29%	32%
- di cui da 37 a 48 mesi	38%	41%
- di cui oltre 48 mesi	26%	16%

Due ordini su cinque prevedono percorrenze superiori ai 30.000 km annuali; uno su cinque, chilometraggi compresi tra i 20.000 e i 30.000 chilometri. Un ordine su quattro è relativo ad un chilometraggio annuale compreso tra gli 11.000 e i 20.000 km.

Ricordiamo che la company car è molto spesso uno strumento di fringe benefit per il dipendente e come tale viene utilizzato sia per le esigenze lavorative, sia per quelle personali e questo riflette la necessità di prevedere nei contratti percorrenze chilometriche elevate. Solo il 15% degli ordini prevede un chilometraggio fino a 10.000 km all'anno.

Tabella 51 - Ordini di noleggio per chilometraggio annuale

	2022	2021
Ordini di noleggio per chilometraggio annuale relativi solo a flotta a disposizione esclusiva di un solo cliente (NLT "classico")	100%	100%
- di cui fino a 10k km	15%	13%
- di cui da 11k a 20k km	25%	36%
- di cui da 21k a 30k km	21%	24%
- di cui > 30k km	39%	27%

Il 52% degli ordini è generato dalla rete diretta delle società di noleggio. Il canale diretto è utilizzato per seguire i cosiddetti grandi clienti, che hanno bisogno di una relazione continua, personalizzata e approfondita.

Il canale indiretto, rappresentato soprattutto dai broker e dai concessionari di auto, è il braccio commerciale utilizzato dalle società di noleggio per penetrare in maniera efficace ed efficiente specialmente nel segmento dei privati, dei liberi professionisti e delle PMI. Gli ordini generati da questo canale hanno raggiunto nel 2022 una quota superiore al 40%, a discapito del telesales che invece ha perso 11 punti percentuali.



Tabella 52 - Ordini di noleggio per tipologia di canale

	2022	2021
Ordini di noleggio per tipologia di canale	100%	100%
- di cui da rete diretta	52%	56%
- di cui da telesales	5%	16%
- di cui canale indiretto	43%	29%

ANALISI DELLE IMMATRICOLAZIONI

Le società di noleggio a lungo termine hanno immatricolato nel 2022 quasi 311.000 vetture, registrando un incremento del 20% rispetto all'anno precedente.

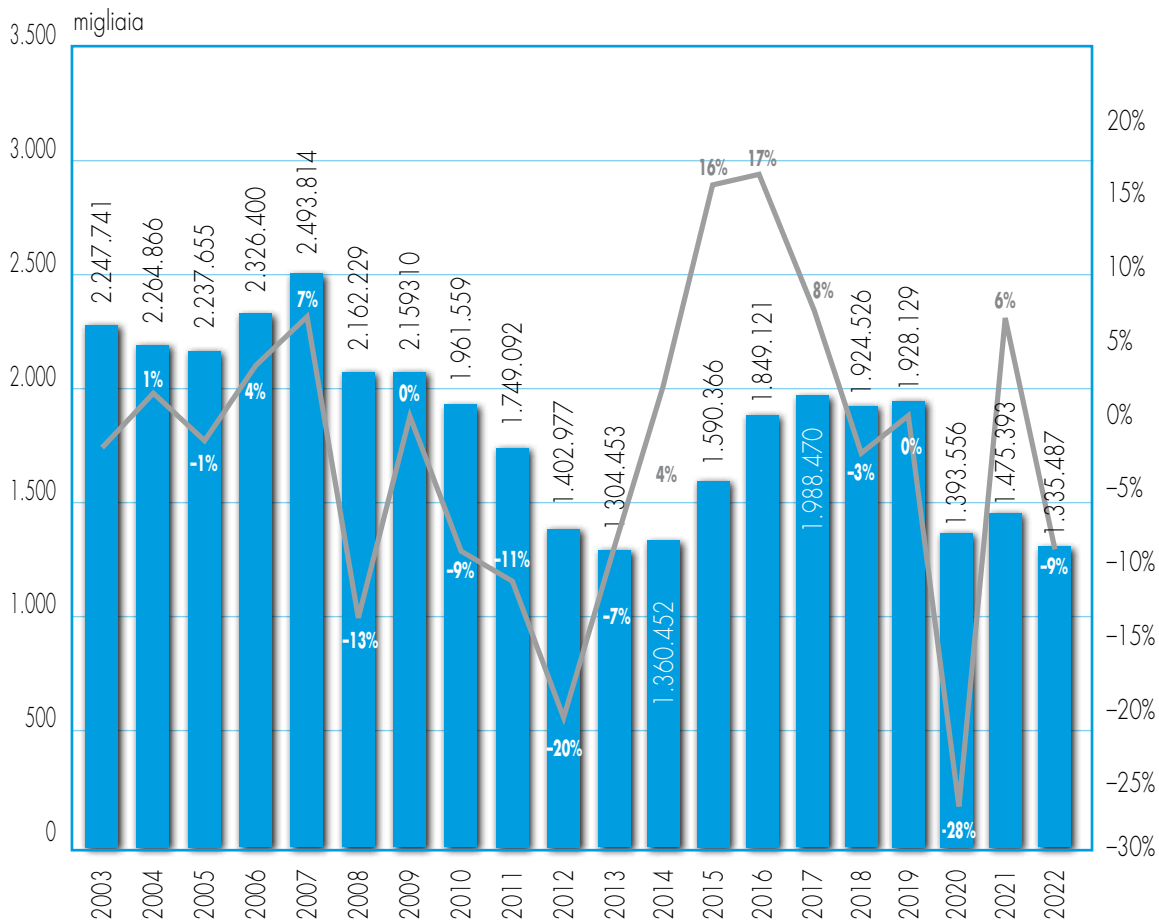
La penetrazione del noleggio a lungo termine sulle immatricolazioni totali del mercato ha superato il 24%, sei punti percentuali in più rispetto al 2021. Questi numeri evidenziano la centralità assoluta del noleggio come sistema di acquisizione e gestione della flotta per i clienti corporate e l'importanza che, anno dopo anno, sta avendo sul segmento dei privati.

Dal punto di vista delle immatricolazioni di vetture per segmento, le utilitarie hanno segnato un incremento percentuale marcato (+82%), che ha portato tale tipologia ad una quota pari al 33%, 11 punti in più rispetto al 2021. Il segmento C (le vetture medie) si conferma come il più importante con un peso del 38% sul totale delle immatricolazioni di autovetture. Il segmento D (medie-superiori) subisce, al contrario, una contrazione del 32%, che ridimensiona il segmento di undici punti percentuali (dal 25% del 2021 al 14% del 2022). Leggermente in calo il segmento delle city car che si attesta al 12%. I segmenti delle superiori e delle c.d. alto di gamma rappresentano complessivamente il 3% e sono in linea con il 2021.

Il diesel si conferma ancora l'alimentazione più richiesta dai clienti (34%), anche se perde quattro punti percentuali di quota rispetto al 2021. Al contrario le ibride, con quasi 97.000 unità, crescono del 38% e arrivano a pesare il 31% (nel 2021 il 27%). Aumentano del 24% le immatricolazioni delle vetture a benzina, che rappresentano il 16% del totale. Crescono del 12% le ibride plugin, anche se ridimensionano leggermente la quota all'11%. Le elettriche perdono il 24% e si attestano al 4,2%, due punti percentuali in meno rispetto al 2021. Le altre alimentazioni, GPL e metano pesano il 4%.

Dal punto di vista delle immatricolazioni per carrozzerie, tre vetture su cinque appartengono al segmento crossover/fuoristrada, in aumento del 30%, mentre un'autovettura su tre è una berlina, in crescita del 15% rispetto al 2021.

Grafico 23 - Andamento delle immatricolazioni in Italia



Fonte: Unrae

Tabella 53 - Penetrazione del noleggio a lungo termine sulle immatricolazioni di autovetture

	2022	2021	2020	2019	2018	var. % '22/'21	Cagr. '18/'22
Immatricolazioni vetture	1.335.487	1.475.393	1.393.556	1.928.129	1.924.526	-9,48%	-8,73%
Immatricolazioni vetture in NLT	310.849	259.215	212.867	282.001	264.565	19,92%	4,11%
Penetrazione NLT	23,28%	17,60%	15,30%	14,60%	13,80%	5,7 pp	

Fonte: Elaborazioni su dati Aniasa e Unrae



Tabella 54 - Distribuzione delle immatricolazioni per tipologia di veicolo vetture e veicoli commerciali

	2022		2021		2020		var. % '22/'21
	Unità	%	Unità	%	Unità	%	
Vetture	310.849	87%	259.215	85%	212.867	85%	19,9%
VCL	45.566	13%	45.688	15%	37.801	15%	-0,3%
Totale	356.415	100%	304.903	100%	250.668	100%	16,9%

Tabella 55 - Distribuzione delle immatricolazioni per tipologia veicolo - Trend

	2022	2021	2020	2019	2018	Cagr. '18/'22
Vetture	310.849	259.215	212.867	282.001	264.565	4,1%
VCL	45.566	45.688	37.801	41.800	41.973	2,1%
Totale	356.415	304.903	250.668	323.801	306.538	3,8%

Grafico 24 - Distribuzione delle immatricolazioni vetture per segmento 2013-2022

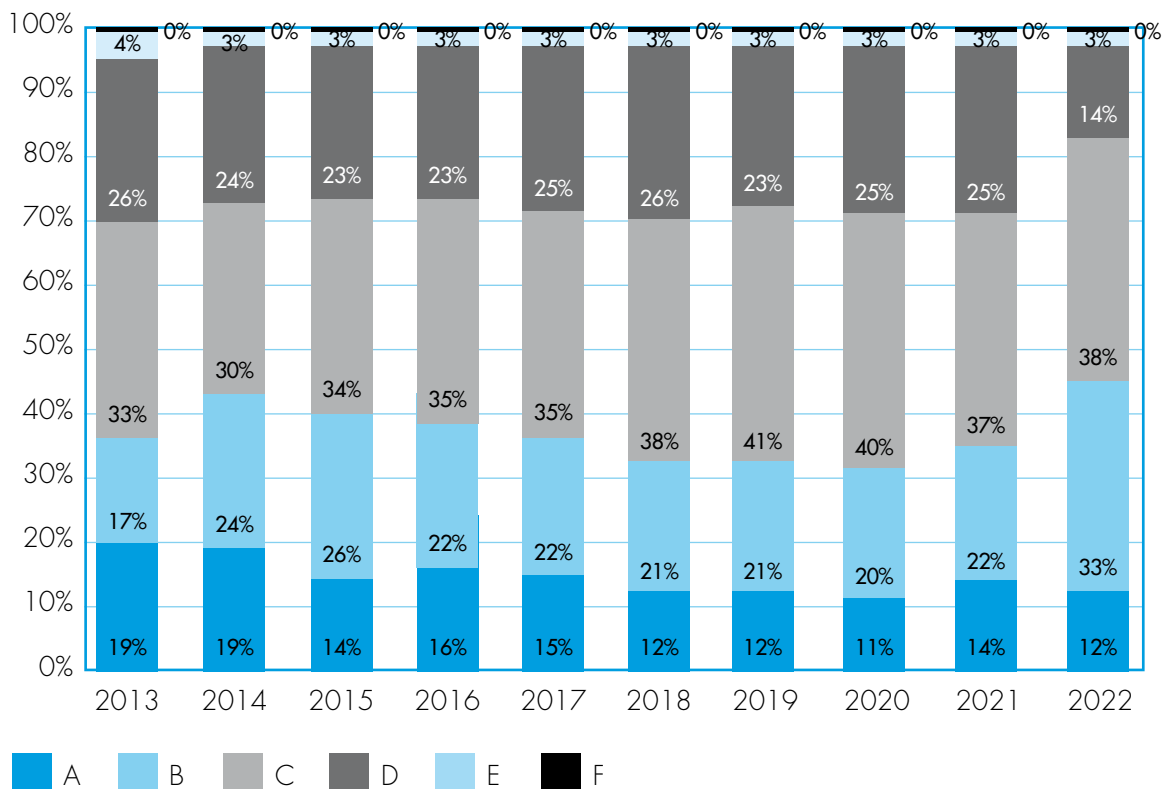


Tabella 56 - Distribuzione delle immatricolazioni di vetture per segmento

	2022		2021		2020		var. % '22/'21
	Unità	%	Unità	%	Unità	%	
A (city car)	37.705	12,1%	35.023	13,5%	23.273	10,9%	7,7%
B (utilitarie)	102.404	32,9%	56.279	21,7%	43.567	20,5%	82,0%
C (medie)	116.922	37,6%	94.673	36,5%	85.613	40,2%	23,5%
D (medie-superiori)	44.241	14,2%	64.913	25,0%	53.737	25,2%	-31,8%
E (superiori)	9.171	3,0%	7.984	3,1%	6.305	3,0%	14,9%
F (alto di gamma)	406	0,1%	343	0,1%	372	0,2%	18,4%
Totale	310.849	100%	259.215	100%	212.867	100%	19,9%

Tabella 57 - Distribuzione delle immatricolazioni di vetture per segmento - Trend

	2022	2021	2020	2019	2018	Cagr. '18/'22
A (city car)	37.705	35.023	23.273	33.279	30.987	5,0%
B (utilitarie)	102.404	56.279	43.567	60.225	55.234	16,7%
C (medie)	116.922	94.673	85.613	115.261	100.954	3,7%
D (medie-superiori)	44.241	64.913	53.737	65.234	69.961	-10,8%
E (superiori)	9.171	7.984	6.305	7.586	6.915	7,3%
F (alto di gamma)	406	343	372	416	513	-5,7%
Totale	310.849	259.215	212.867	282.001	264.565	4,1%

Tabella 58 - Differenza in volume delle immatricolazioni vetture per segmento (2022 vs 2021) e distribuzione percentuale delle immatricolazioni per segmento

	Mix 2022	Mix 2021	var. val. ass.	var. ppt
A (city car)	12,1%	13,5%	2.682	-1,4
B (utilitarie)	32,9%	21,7%	46.125	11,2
C (medie)	37,6%	36,5%	22.249	1,1
D (medie-superiori)	14,2%	25,0%	-20.672	-10,8
E (superiori)	3,0%	3,0%	1.187	0,0
F (alto di gamma)	0,1%	0,2%	63	0,0



Tabella 59 - Distribuzione delle immatricolazioni di vetture per alimentazione - 2022

	2022	2021	var. %
Diesel	106.476	97.900	8,8%
Ibride	96.569	70.064	37,8%
Benzina	48.331	38.908	24,2%
Ibride plug-in	33.122	29.628	11,8%
Elettriche	12.936	17.065	-24,2%
GPL	11.245	2.865	292,5%
Metano	2.167	2.783	-22,1%
Idrogeno	3	2	50,0%
Totale	310.849	259.215	19,9%

Grafico 25 - Immatricolazioni vetture per alimentazione - 2022

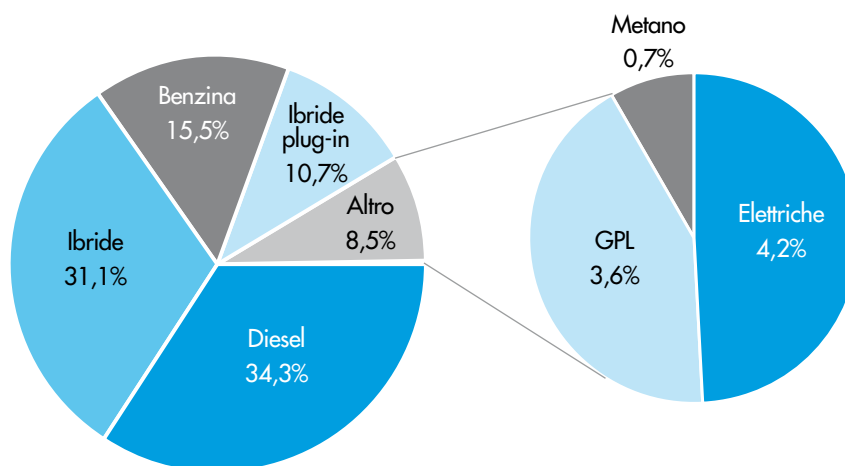


Grafico 26 - Immatricolazioni vetture per alimentazione - 2021

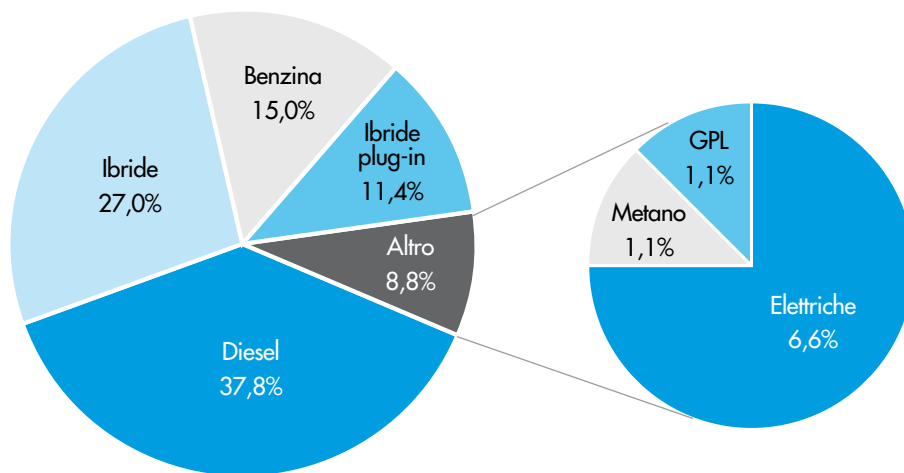


Tabella 60 - Distribuzione delle immatricolazioni di vetture per alimentazione - 2022

	Noleggjo a lungo termine	Resto del mercato
Diesel	34,3%	15,6%
Ibride	31,1%	35,0%
Benzina	15,5%	31,1%
Ibride plug-in	10,7%	3,4%
Elettriche	4,2%	3,6%
GPL	3,6%	10,5%
Metano	0,7%	0,8%
Idrogeno	0,0%	0,0%
Totale	100%	100%



Tabella 61 - Distribuzione delle immatricolazioni di veicoli commerciali per alimentazione - 2022

	Unità	%
Diesel	30.741	67,5%
Ibride	7.099	15,6%
Benzina	3.317	7,3%
Elettriche	2.548	5,6%
Metano	1.618	3,6%
GPL	237	0,5%
Ibride plug-in	7	0,0%
Totale	45.566	100,0%

Grafico 27 - Immatricolazioni veicoli commerciali per alimentazione - 2022

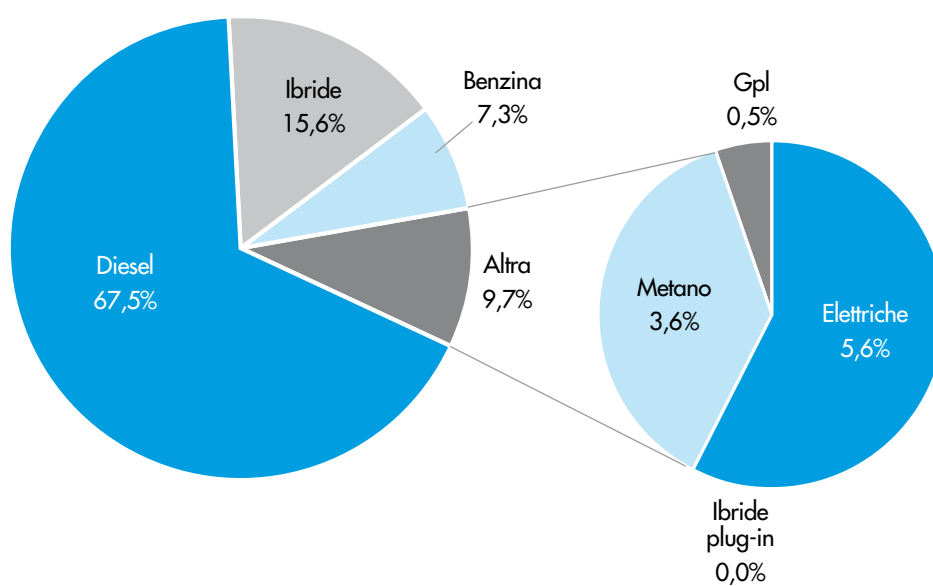


Tabella 62 - Distribuzione immatricolazioni vetture per carrozzeria

Carrozzeria	2022	2021	var. %
Crossover e fuoristrada	178.932	137.615	30,0%
Berlina 2 vol	96.211	84.042	14,5%
Station Wagon	26.578	24.751	7,4%
Monovolume	2.953	5.956	-50,4%
Berlina 3 vol	3.619	3.955	-8,5%
Aperta/Coupé	1.576	1.977	-20,3%
Multispazio	980	919	6,6%
Totale	310.849	259.215	19,9%

Grafico 28 – Immatricolazioni vetture per carrozzeria - 2022

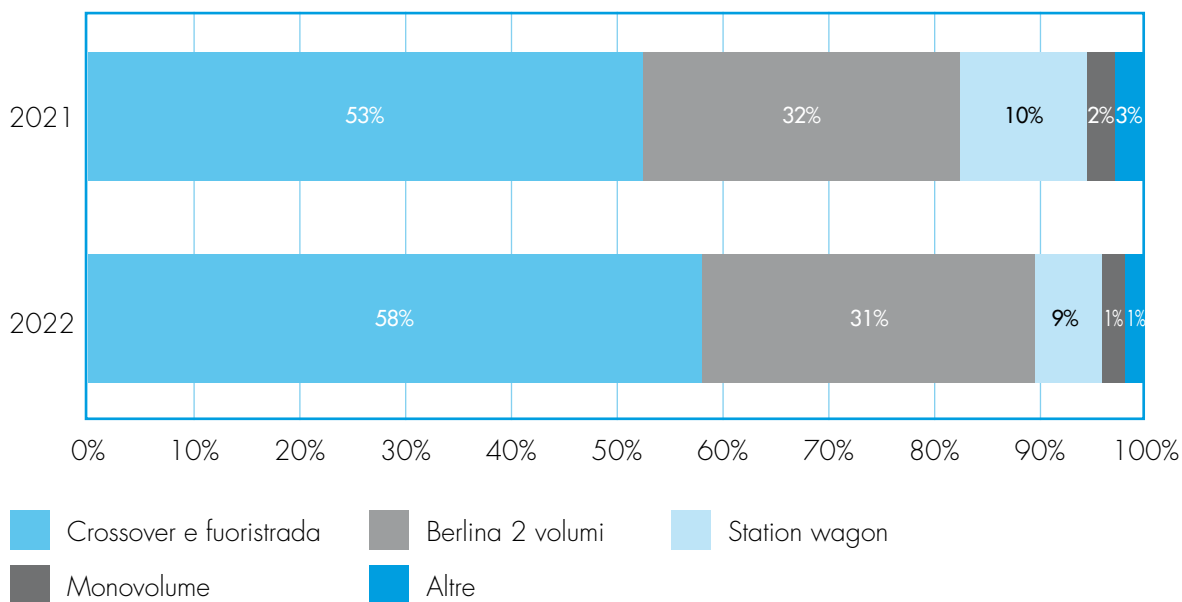



Tabella 63 - Immatricolato vetture per brand. Top 20 brand. Valori assoluti

Brand	2022	2021	var. %
Fiat	47.695	40.728	17%
Volkswagen	26.384	24.672	7%
Audi	23.988	17.720	35%
Peugeot	23.098	22.684	2%
Bmw	18.657	18.241	2%
Jeep	18.562	13.911	33%
Citroen	16.314	11.051	48%
Ford	14.198	12.223	16%
Toyota	13.984	12.314	14%
Mercedes	9.379	11.264	-17%
Dr	8.891	5	n.a.
Lancia	8.520	4.416	93%
Skoda	8.254	5.655	46%
Alfa Romeo	8.152	6.613	23%
Opel	8.047	9.091	-11%
Renault	7.968	8.393	-5%
Volvo	6.058	8.821	-31%
Seat	5.654	2.247	152%
Nissan	5.330	3.991	34%
Kia	4.680	2.174	115%
Altri	27.036	23.001	18%
Totale	310.849	259.215	20%

Tabella 64 - Immatricolato vetture per brand. Top 20 brand. Valori percentuali

Brand	2022	2021
Fiat	15,3%	15,7%
Volkswagen	8,5%	9,5%
Audi	7,7%	6,8%
Peugeot	7,4%	8,8%
Bmw	6,0%	7,0%
Jeep	6,0%	5,4%
Citroen	5,2%	4,3%
Ford	4,6%	4,7%
Toyota	4,5%	4,8%
Mercedes	3,0%	4,3%
Dr	2,9%	0,0%
Lancia	2,7%	1,7%
Skoda	2,7%	2,2%
Alfa Romeo	2,6%	2,6%
Opel	2,6%	3,5%
Renault	2,6%	3,2%
Volvo	1,9%	3,4%
Seat	1,8%	0,9%
Nissan	1,7%	1,5%
Kia	1,5%	0,8%
Altri	8,7%	8,9%
Totale	100%	100%

Tabella 65 - Immatricolato vetture per model. Top 20 model. Valori assoluti

Model	2022	2021	var. %
Panda	25.302	14.746	71,6%
3008	10.495	10.069	4,2%
Renegade	9.357	7.144	31,0%
C3	9.098	5.005	81,8%
Compass	8.961	6.683	34,1%
Ypsilon	8.524	4.416	93,0%
500	8.383	11.475	-26,9%
500x	7.360	7.266	1,3%
Q3	6.694	4.970	34,7%
Dr 4.0	6.557	-	-
Stelvio	6.354	5.823	9,1%
Tipo	6.166	4.609	33,8%
Tiguan	5.497	5.697	-3,5%
Golf	5.442	5.537	-1,7%
T-Roc	4.968	5.430	-8,5%
A3	4.626	2.442	89,4%
Kuga	4.574	3.230	41,6%
208	4.248	2.836	49,8%
Formentor	4.187	1.123	272,8%
Puma	3.890	3.927	-0,9%
Altri	160.166	146.787	9,1%
Totale	310.849	259.215	19,9%

Tabella 66 - Immatricolato vetture per model. Top 20 model. Quote percentuali

Model	2022	2021
Panda	8,1%	5,7%
3008	3,4%	3,9%
Renegade	3,0%	2,8%
C3	2,9%	1,9%
Compass	2,9%	2,6%
Ypsilon	2,7%	1,7%
500	2,7%	4,4%
500x	2,4%	2,8%
Q3	2,2%	1,9%
Dr 4.0	2,1%	-
Stelvio	2,0%	2,2%
Tipo	2,0%	1,8%
Tiguan	1,8%	2,2%
Golf	1,8%	2,1%
T-Roc	1,6%	2,1%
A3	1,5%	0,9%
Kuga	1,5%	1,2%
208	1,4%	1,1%
Formentor	1,3%	0,4%
Puma	1,3%	1,5%
Altri	51,5%	56,6%
Totale	100%	100%



ANALISI DELL'USATO

Gli operatori del noleggio a lungo termine hanno venduto nel 2022 quasi 156.000 vetture usate. Rispetto al 2021 le unità cedute sono state circa 36.000 in meno (-19%).

Come già accennato, l'allungamento dei contratti, resosi necessario per ovviare al problema della scarsità del prodotto nuovo, ha di fatto determinato un minor numero di veicoli usati da rivendere.

Inoltre, nel 2022 alcune aziende del settore hanno scelto di non vendere una quota delle auto che rientravano in flotta a fine noleggio, preferendo rinoleggiarle ai clienti (rinoleggio).

L'84% delle vetture è stato venduto al canale dei commercianti, quota che nel 2021 era pari al 79%. L'utilizzo di questo canale consente tempi rapidi di vendita e lotti cospicui, ma margini commerciali minori rispetto alla vendita ai privati.

Le esportazioni di vetture usate nel 2022 sono state quasi 15.000, oltre 9.500 in meno rispetto al 2021. La quota di questo canale è scesa dal 13% al 9%.

Il canale dei privati e delle società è stato utilizzato per vendere circa 10.500 auto, il 35% in meno rispetto al 2021, che ha portato la quota di questo canale dall'8% nel 2021 al 7% nel 2022.

Delle 156mila auto usate vendute dai noleggiatori a lungo termine nel 2022, il 56% aveva un'anzianità compresa tra i 3 e i 5 anni, mentre 25.000 auto vendute, il 16%, presentavano un'età compresa tra uno e due anni. Le vetture più anziane, cioè quelle dai sei anni in poi, sono state circa 43.000, pari ad una quota del 28%.

Il 70% di vetture vendute sono diesel, quelle a benzina rappresentano il 15%. Le ibride hanno raggiunto la quota del 9%, mentre le elettriche vendute nel 2022 sono state oltre 4.500.

Tabella 67 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per canale

Canale	2022	2021	var. %
Commercianti	130.923	151.541	-14%
Radiazioni (esportazioni)	14.587	24.150	-40%
Privati e società	10.475	16.085	-35%
Totale	155.985	191.776	-19%

Grafico 29 - Distribuzione autovetture usate per canale

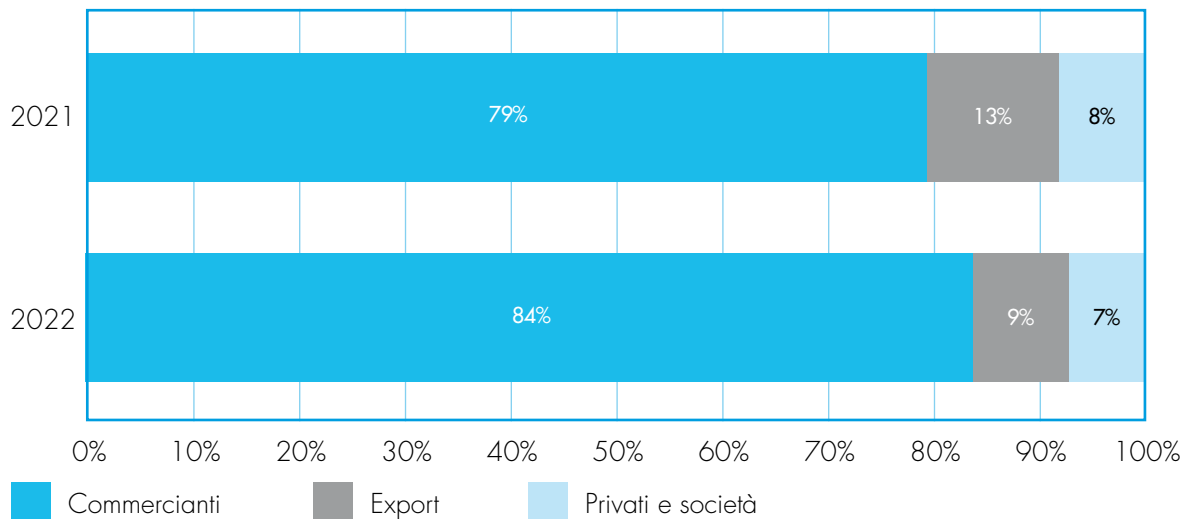


Tabella 68 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per segmento

	2022	2021	var. %
A (city car)	18.783	20.155	-7%
B (utilitarie)	45.298	36.141	25%
C (medie)	57.396	74.817	-23%
D (medie-superiori)	29.319	53.660	-45%
E (superiori)	4.857	6.707	-28%
F (alto di gamma)	332	296	12%
Totale	155.985	191.776	-19%

Grafico 30 - Distribuzione autovetture per segmento

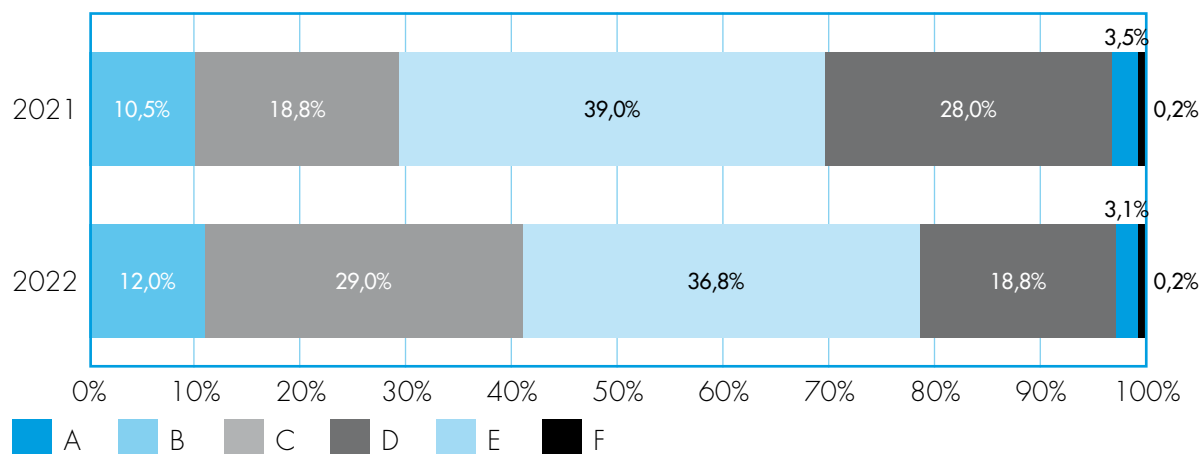




Tabella 69 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per alimentazione

	2022	2021	var. %
Diesel	108.908	147.465	-26%
Benzina	23.243	25.621	-9%
Ibride	13.810	9.468	46%
Elettriche	4.558	4.151	10%
GPL	3.402	3.419	0%
Metano	2.064	1.652	25%
Totale	155.985	191.776	-19%

Grafico 31 - Autovetture usate per alimentazione - 2022

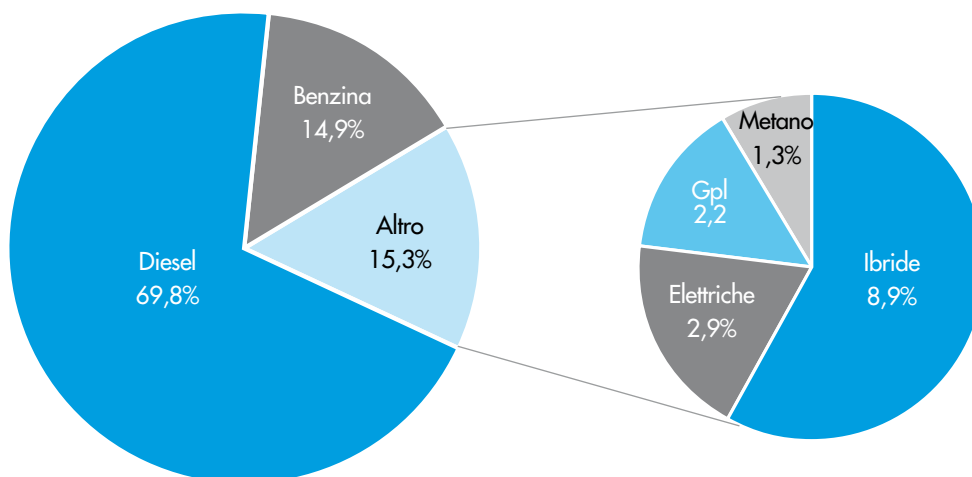


Grafico 32 - Autovetture usate per alimentazione - 2021

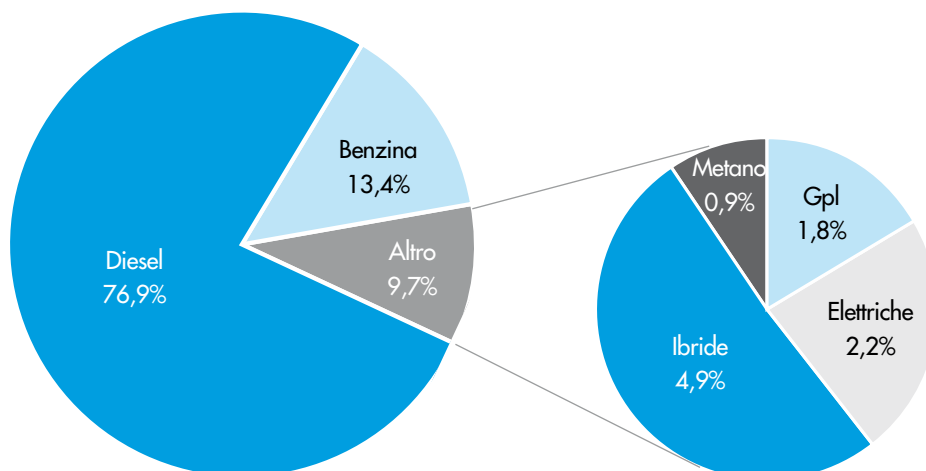


Tabella 70 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per carrozzeria

Carrozzeria	2022	2021	var. %
Crossover e Fuoristrada	66.796	73.088	-9%
Berlina 2 volumi	51.371	59.986	-14%
Station Wagon	23.459	36.923	-36%
Monovolume	8.670	13.387	-35%
Berlina 3 vol	3.540	6.084	-42%
Multispazio	1.034	1.274	-19%
Aperta/Coupè	1.115	1.034	8%
Totale	155.985	191.776	-19%

Grafico 33 - Autovetture usate per carrozzeria

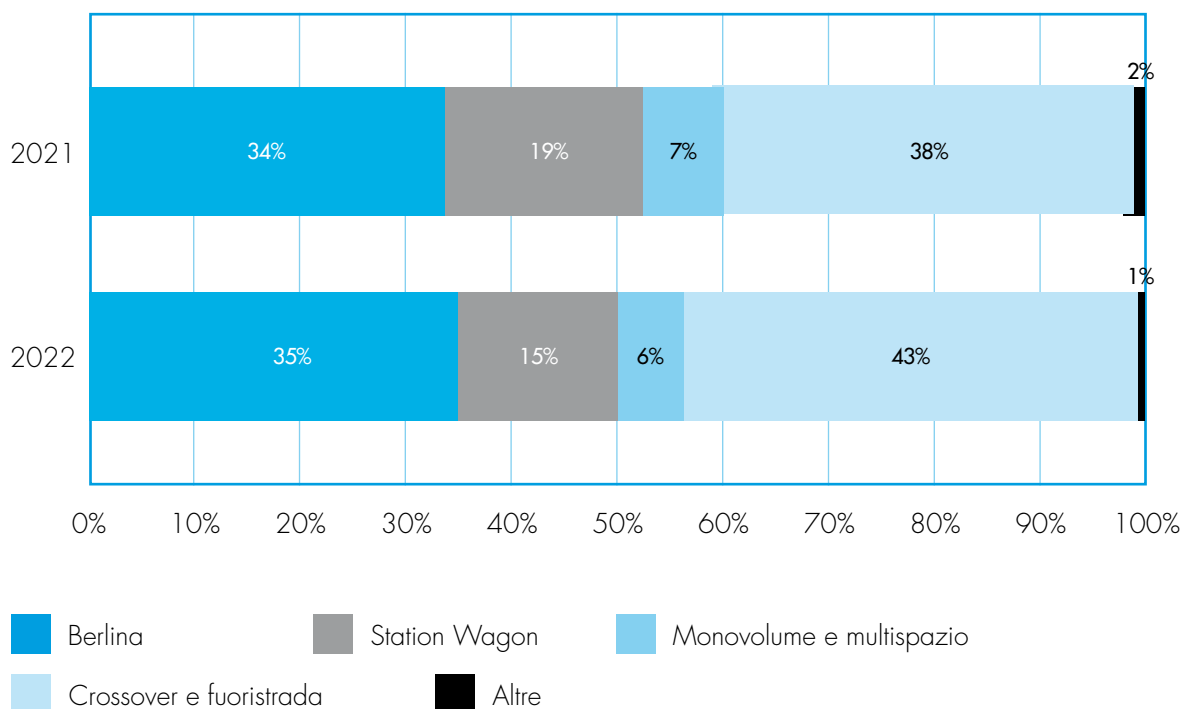




Tabella 71 - Distribuzione delle autovetture vendute per anno di immatricolazione

anzianità	2022
Oltre 6 anni	12.548
6 anni	30.591
5 anni	42.521
4 anni	31.813
3 anni	13.442
2 anni	19.556
1 anno	5.513
Totale	155.985

Grafico 34 - Autovetture usate per anno di immatricolazione - 2022

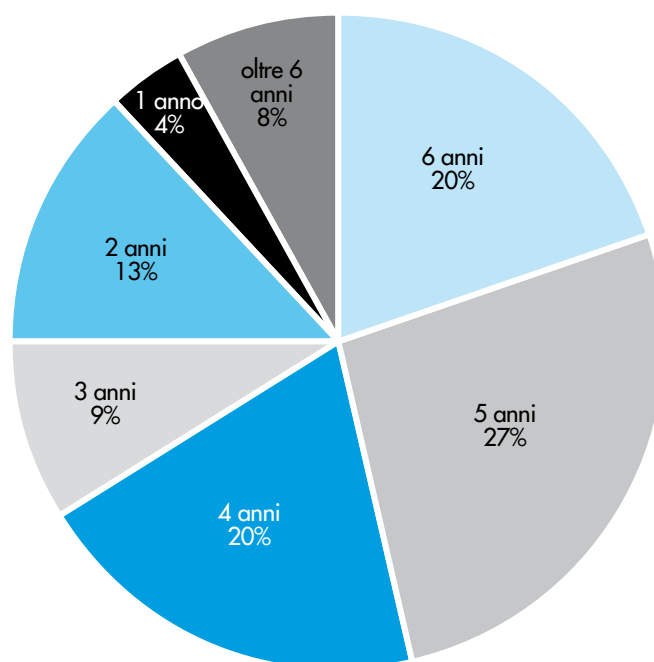


Tabella 72 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per brand al netto delle radiazioni. Top 20 brand. Valori assoluti

Brand	2022	quota
Fiat	29.279	18,8%
Volkswagen	16.875	10,8%
Audi	12.538	8,0%
Peugeot	11.646	7,5%
Bmw	8.831	5,7%
Renault	9.161	5,9%
Ford	8.074	5,2%
Jeep	6.524	4,2%
Mercedes	6.110	3,9%
Alfa Romeo	5.514	3,5%
Nissan	4.725	3,0%
Opel	4.505	2,9%
Citroen	4.190	2,7%
Toyota	4.207	2,7%
Smart	3.293	2,1%
Skoda	3.791	2,4%
Lancia	2.151	1,4%
Volvo	2.562	1,6%
Land Rover	2.088	1,3%
Mini	1.850	1,2%
Altri	8.071	5,2%
Totale	155.985	100%

Tabella 73 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per model. Top 20 model. Valori assoluti e percentuali

Brand	2022	%
Panda	10.181	6,5%
500x	6.144	3,9%
3008	4.662	3,0%
Tipo	3.937	2,5%
Stelvio	3.951	2,5%
500	3.854	2,5%
Clio	3.776	2,4%
Golf	3.784	2,4%
Tiguan	3.739	2,4%
500l	3.126	2,0%
Renegade	2.963	1,9%
Compass	2.931	1,9%
Qashqai	3.120	2,0%
A3	2.968	1,9%
Fortwo	2.828	1,8%
A4	2.784	1,8%
T-Roc	2.450	1,6%
Ypsilon	2.151	1,4%
Passat	2.644	1,7%
Serie 3	2.090	1,3%
Altri	81.902	52,5%
Totale	155.985	100%



ANALISI DEL CORPORATE CAR SHARING

Il corporate car sharing consiste nell'uso condiviso di un pool di veicoli da parte dei dipendenti della stessa azienda o di aziende diverse.

Questo servizio può essere offerto dagli operatori del lungo termine che noleggiavano all'azienda sia i veicoli, sia il servizio di condivisione. Oppure l'impresa di noleggio fornisce unicamente le vetture e poi l'azienda cliente provvederà a realizzare *in house*, con il supporto di fornitori specializzati, il servizio di car sharing in relazione alle proprie esigenze.

Il corporate car sharing è utilizzato soprattutto per i veicoli operativi, ossia per l'espletamento delle missioni di lavoro, che possono essere svolte da tecnici diversi. In questo caso, all'azienda può risultare più conveniente implementare un servizio di corporate car sharing piuttosto che noleggiare a lungo termine un certo numero di veicoli.

I sistemi di corporate car sharing oggi sono molto evoluti: gli utenti aziendali dispongono di un'app per la prenotazione, l'apertura del veicolo e la relativa riconsegna. L'offerta di questo servizio da parte dei noleggiatori non ha però raggiunto ancora dei volumi interessanti. Nel 2022 il numero dei veicoli in corporate car sharing è stato pari a circa 4.200 unità, di cui il 90% è costituito da autovetture, il 10% da veicoli commerciali.

Frequentemente i veicoli in corporate car sharing sono utilizzati per spostamenti all'interno dei centri urbani dove vigono importanti limitazioni alla circolazione; questo giustifica la quota del 50% dei veicoli ibridi ed elettrici all'interno della flotta condivisa.

Tabella 74 - Numero di veicoli in corporate car sharing per tipologia di veicolo

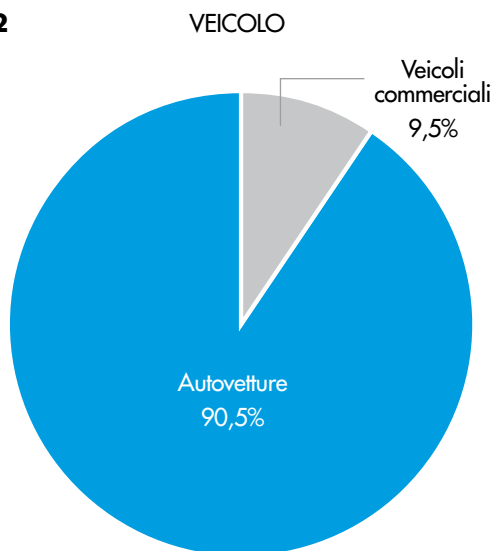
	2022	2021	var. %
Numero veicoli in corporate car sharing	4.194	4.132	1,5%
- di cui autovetture	3.795	3.904	-2,8%
- di cui veicoli commerciali	399	228	75,0%

Tabella 75 - Numero di veicoli in corporate car sharing per alimentazione

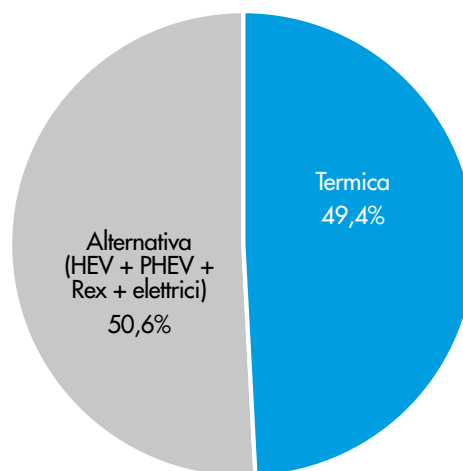
	2022	2021	var. %
Numero veicoli in corporate car sharing	4.194	4.132	1,5%
di cui ad alimentazione termica	2.072	1.623	27,7%
di cui ad alimentazione alternativa (HEV+ PHEV+Rex+ elettrici)	2.122	2.509	-15,4%

Grafico 35 - Distribuzione dei veicoli in corporate car sharing per tipologia di veicolo e alimentazione 2022 e 2021

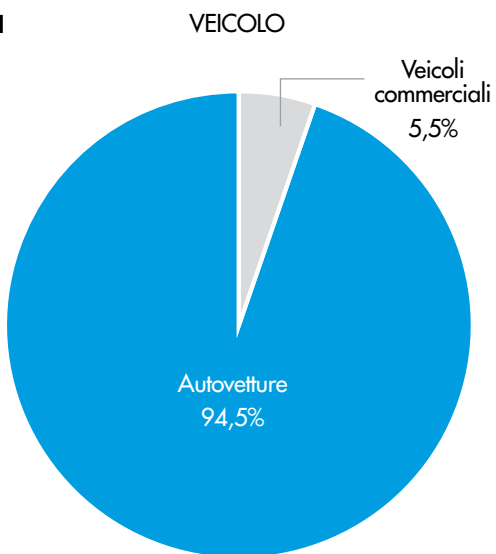
2022



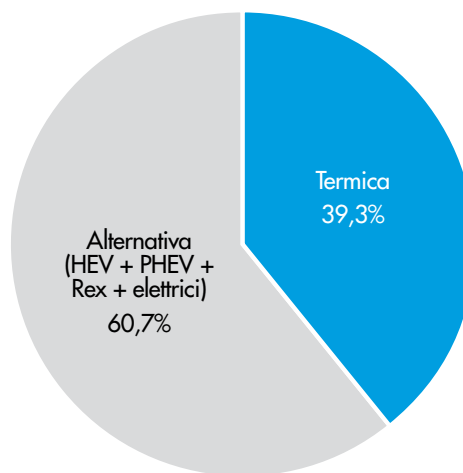
ALIMENTAZIONE



2021



ALIMENTAZIONE





LE FLOTTE AZIENDALI IN EU

A partire dal 2020, con la diffusione della pandemia Covid-19, il mercato automobilistico europeo è entrato in una recessione che ha abbattuto i volumi in modo strutturale, nonostante i tentativi di sostegno promossi dagli Stati, resi peraltro poco efficaci anche dagli eventi che si sono succeduti all'emergenza sanitaria, quali la crisi economica, il conflitto tra Russia e Ucraina e il vertiginoso aumento dei costi energetici (particolarmente pesanti in alcuni Paesi).

Le immatricolazioni nei 7 Paesi a maggiore densità automobilistica (in ordine di volumi: Germania, Regno Unito, Francia, Italia, Spagna, Belgio e Paesi Bassi) nel 2022 hanno fatto registrare un totale di 8.629.982 autovetture a fronte delle oltre 12,2 milioni del 2018 e 12,3 milioni del 2019. Il mercato dei 7 Paesi, sceso al di sotto dei 10 milioni di immatricolazioni già nel 2020, ha continuato a calare, sebbene la contrazione del 2022 rispetto al 2021 sia stata soltanto del 4%, molto vicina al -3,1% del 2021 sul 2020. Sul versante dei veicoli commerciali (LCV), le immatricolazioni hanno fatto segnare una flessione molto più accentuata: -17,8%, con un volume di nuove targhe pari a 1.230.972 unità, raggiungendo il livello più basso dell'intero quinquennio, mentre il 2021 aveva fatto registrare una ripresa di oltre 10 punti percentuali.

In ambito autovetture, le sofferenze più significative del 2022 sono state quelle dell'Italia (-9,6%) e della Francia (-7,8%), mentre la Germania è stata l'unica nazione tra le Top 7 a tornare all'attivo (+1,1%). Per i veicoli commerciali, il trend negativo ha coinvolto tutti i 7 mercati principali d'Europa, con il Regno Unito e il Belgio in flessione di oltre il 20% (rispettivamente -21,6% e -21%), la Francia a -19,6% e la Spagna a -18,5%. L'Italia è risuscita a contenere le perdite a -12,4%.

Negli ultimi 20 anni l'industria automobilistica europea ha via via perso terreno. Produzione e vendite in Cina sono aumentate di 25 volte dal 2003, mentre sono diminuite di circa il 25% in Europa. Se l'approccio dell'EU è stato finora quello di regolamentare dall'alto la strada verso emissioni zero, Stati Uniti e Cina stanno incentivando e sostenendo in modo massiccio la loro industria attraverso l'Inflation Reduction Act (Ira) e il piano Made in China 2025 (Mic), pari rispettivamente a 400 e 300 miliardi di dollari.

Il nuovo annunciato pacchetto green della Commissione EU, il "Net-Zero Industry Act", oltre 500 miliardi di euro, dovrà essere coordinato con il mondo industriale, dei servizi e dell'indotto automotive europeo. Un contesto in cui le flotte aziendali, vale a dire circa il 60% delle auto immatricolate in Europa, hanno un ruolo di rilievo.



Tabella 76 - Immatricolazioni autovetture – Top 7 EU 2018-22

EU-TOP 7	2018	2019	2020	2021	2022	var. % 2022/21
Belgio	554.237	554.989	436.930	390.269	372.469	-4,6%
Francia	2.173.481	2.214.280	1.650.118	1.659.003	1.529.035	-7,8%
Germania	3.435.778	3.607.258	2.917.678	2.622.132	2.651.357	1,1%
Italia	1.911.660	1.918.723	1.383.649	1.462.441	1.322.297	-9,6%
Paesi Bassi	443.529	445.217	355.431	322.831	311.991	-3,4%
Spagna	1.381.657	1.322.647	895.290	883.158	828.770	-6,2%
Regno Unito	2.367.147	2.311.140	1.631.064	1.647.181	1.614.063	-2,0%
Totale	12.267.489	12.374.254	9.270.160	8.987.015	8.629.982	-4,0%

Fonte: Dataforce

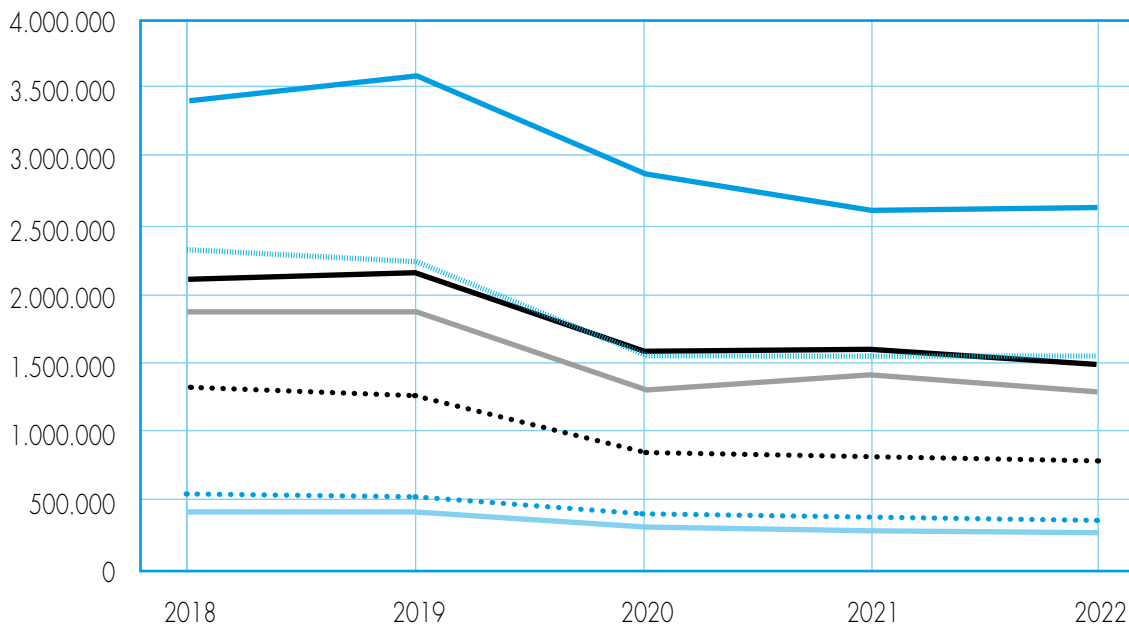
Tabella 77 - Immatricolazione veicoli commerciali Top 7 EU 2018-22

EU-TOP 7	2018	2019	2020	2021	2022	var. % 2022/21
Belgio	77.936	81.233	71.311	71.563	56.081	-21,6%
Francia	457.573	478.375	400.720	430.690	346.091	-19,6%
Germania	284.092	303.735	266.728	264.572	228.883	-13,5%
Italia	173.240	179.301	150.348	172.951	151.589	-12,4%
Paesi Bassi	79.173	76.374	60.272	68.443	59.166	-13,6%
Spagna	156.358	151.954	115.271	129.258	105.326	-18,5%
Regno Unito	358.751	368.175	293.667	359.341	283.836	-21,0%
EU-7	1.587.123	1.639.147	1.358.317	1.496.818	1.230.972	-17,8%

Fonte: Dataforce



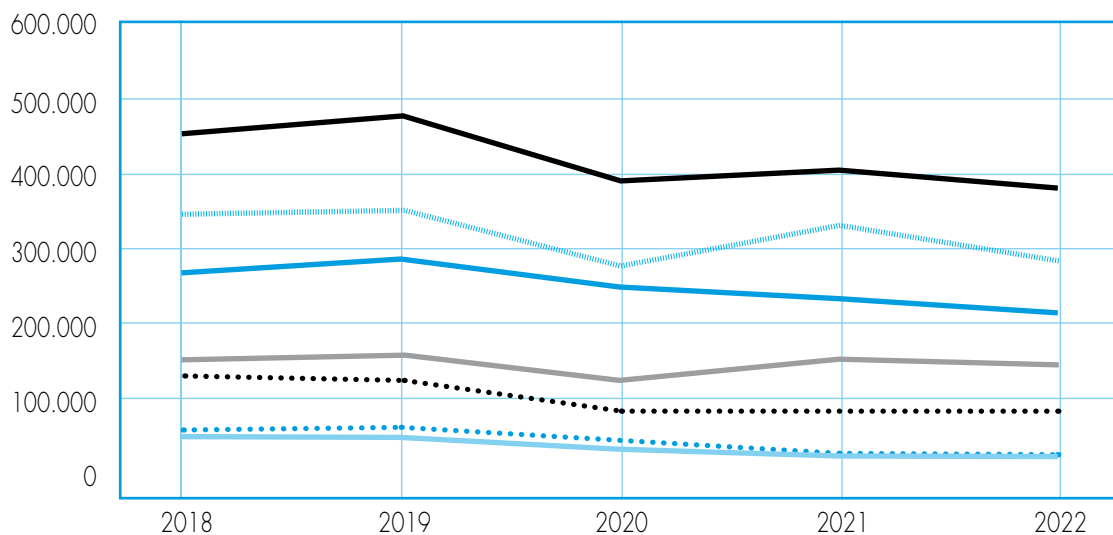
Grafico 36 - Immatricolazione autovetture - Top 7 EU 2018-2022



Fonte: Dataforce



Grafico 37 - Immatricolazione veicoli commerciali Top 7 EU 2018-2022



Fonte: Dataforce





ANALISI DEI CANALI DI VENDITA

A risentire maggiormente della crisi sono stati i canali del noleggio a breve termine e delle auto-immatricolazioni, mentre la market share dei clienti privati si è mantenuta costantemente attorno al 45% per tutti gli anni dal 2018 al 2022. Rispetto al 2018, i rent-a-car hanno perso 3,4 punti di quota scendendo al 7,1%, mentre le auto-immatricolazioni dei concessionari e dei costruttori sono passati dal 18,1% di MS del 2018 al 14% del 2022.

La market share delle flotte (acquisti diretti), invece, continua a salire: dal 15,5% del 2018 è cresciuta fino al 19,8% dello scorso anno. Di pari entità è l'andamento positivo del comparto del noleggio a lungo termine e del leasing finanziario: da una quota del 10,3% di 5 anni fa il canale ha raggiunto il miglior risultato nel 2022 con una MS del 14,2%.

Tabella 78 - Immatricolazione autoveature - Suddivisione per canali di vendita in % - Top 7 EU 2018-2022

	2018	2019	2020	2021	2022	var. % 2022/2021
Privati	5.596.674	5.374.662	4.274.202	4.017.569	3.881.213	-3,4%
Società e Leasing	1.900.518	2.026.291	1.667.845	1.634.580	1.710.445	4,6%
Noleggio lungo termine	1.261.216	1.365.743	1.081.345	1.158.307	1.223.554	5,6%
Noleggio a breve termine	1.293.016	1.348.122	738.708	773.503	608.758	-21,3%
Case auto/Dealers	2.216.065	2.259.436	1.508.060	1.403.056	1.206.012	-14,0%
Totale	12.267.489	12.374.254	9.270.160	8.987.015	8.629.982	-4,0%

Fonte: Dataforce

Tabella 79 - Immatricolazioni autoveature e suddivisione per canali di vendita - Top 7 EU 2018-2022

PRIVATI	2018	2019	2020	2021	2022
Privati	45,6%	43,4%	46,1%	44,7%	45,0%
Società e Leasing	25,8%	27,4%	29,7%	31,1%	34,0%
Noleggio lungo termine	10,3%	11,0%	11,7%	12,9%	14,2%
Noleggio a breve termine	10,5%	10,9%	8,0%	8,6%	7,1%
Case auto/Dealers	18,1%	18,3%	16,3%	15,6%	14,0%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Dataforce



La continua erosione di quota dello short term non è dovuta alla contrazione della mobilità business o della scarsa circolazione turistica, come invece avvenuto durante il momento peggiore della pandemia Covid-19, bensì deriva da una precisa necessità degli operatori dovuta alla generale carenza di veicoli sul mercato. Pertanto nel 2022 si è verificato un prolungamento del periodo di permanenza in flotta del parco acquisito in precedenza. La sostituzione del parco è invece in via di ripresa nel corso del 2023 con una maggiore disponibilità di prodotto.

La flessione del comparto delle auto-immatricolazioni, invece, è innescata da un cambio di strategia commerciale da parte degli OEM che, a fronte di una produzione inferiore dovuta agli strascichi della crisi dei micro-chip, hanno preferito puntare su vendite di qualità, riducendo fortemente gli sconti al cliente, senza la necessità di ricorrere a sistemi di smaltimento quali le immatricolazioni dirette di km zero o attraverso le reti di vendita.

ANALISI DEI CANALI NEI 7 PAESI TOP IN EU

In un mercato dei Paesi Top 7 che ha perso dal 2018 al 2022 circa il 30% delle immatricolazioni, la situazione a livello di canali di distribuzione appare molto differente nei singoli Paesi. Il confronto tra il 2022 e l'annata precedente vede i privati in flessione in Belgio, Francia, Italia e Spagna, su livelli equivalenti nei Paesi Bassi e in leggera crescita in Germania e nel Regno Unito. In queste due ultime nazioni anche il comparto flotte è in ripresa. Il noleggio a lungo termine ha salvato l'Italia da un passivo molto più pesante. In linea generale, il NLT è risultato il comparto più brillante, con leggere flessioni soltanto in Francia e nei Paesi Bassi. In forte flessione dappertutto, invece, il noleggio a breve termine e le auto-immatricolazioni, che sono riuscite a contenere le perdite solamente in Belgio e Spagna.

Belgio

Nella distribuzione per canali, nel 2022 il Belgio ha mostrato una grande difficoltà nel noleggio a breve termine, che rispetto al 2021 ha perso un quarto delle immatricolazioni (ma nei confronti del periodo pre-Covid ha lasciato per strada addirittura due terzi delle nuove targhe). Segnali molto negativi anche per i privati: soltanto 135.938 immatricolazioni (-14,3% sul 2021), cioè quasi la metà del 2018. Il -4,6% del mercato nel suo complesso deve ringraziare il canale del noleggio a lungo termine (+9,9%) e le flotte aziendali che prediligono l'acquisto diretto, canali che, anche se in maniera modesta, sono cresciuti.

**Tabella 80 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Belgio 2019-2022**

BELGIO	2019	2020	2021	2022	var. % 2022/21	MS 2022
Privati	237.910	191.949	158.682	135.938	-14,3%	40,7%
Società e leasing	93.299	80.799	81.176	82.053	1,1%	20,8%
Noleggio lungo termine	132.560	103.833	97.456	107.106	9,9%	25,0%
Noleggio a breve termine	35.679	21.351	18.376	13.766	-25,1%	4,7%
Case auto/Dealers	55.541	38.998	34.579	33.606	-2,8%	8,9%
Totale	554.989	436.930	390.269	372.469	-4,6%	0,0%

Fonte: Dataforce

Francia

La debacle francese del 2022 è inferiore solamente a quella dell'Italia: -7,8% il calo delle immatricolazioni rispetto all'annata precedente. Nessun canale di distribuzione è riuscito a mantenersi sui livelli precedenti. Particolarmente pesante la flessione dei rent-a-car (-19,8%) e delle auto-immatricolazioni (-15,8%), male le flotte di proprietà (-8,5%). Più contenuta la flessione del noleggio a lungo termine, del leasing operativo (4,6%) e del canale dei privati che, con sole 20.000 unità in meno, ha fatto registrare -2,8%.

Tabella 81 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Francia 2019-2022

FRANCIA	2019	2020	2021	2022	var. % 2022/21	MS 2022
Privati	1.012.591	786.276	729.643	709.233	-2,8%	44,0%
Società e leasing	301.492	254.340	269.219	246.328	-8,5%	16,2%
Noleggio lungo termine	242.263	194.149	214.287	204.453	-4,6%	12,9%
Noleggio a breve termine	241.042	128.511	160.414	128.658	-19,8%	9,7%
Case auto/Dealers	416.892	286.842	285.440	240.363	-15,8%	17,2%
Totale	2.214.280	1.650.118	1.659.003	1.529.035	-7,8%	100%

Fonte: Dataforce



Germania

Dei 7 Paesi più rilevanti in Europa in termini di volumi, la Germania è stata l'unica a superare i risultati del 2021, seppur di poco: +1,1%, targando infatti targato 25.000 autovetture in più. La flessione più evidente è stata quella delle auto-immatricolazioni, un canale che un tempo si disputava il primato con quello dei privati: -13,5%. Molto bene le flotte (che nelle statistiche Dataforce in Germania comprendono anche il NLT): +10,5% e "ripresina" anche per i privati (+4,9%, pari a circa 45.000 immatricolazioni in più). Calo modesto, a differenza delle altre nazioni, per lo short rent.

Tabella 82 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Germania 2019-2022

GERMANIA	2019	2020	2021	2022	var. % 2022/21	MS 2022
Privati	1.244.002	1.082.899	906.588	951.366	4,9%	34,6%
Flotte (*)	938.315	821.989	786.175	868.447	10,5%	30,0%
Noleggio a breve termine	410.457	286.697	270.239	261.328	-3,3%	10,3%
Case auto/Dealers	1.014.484	726.093	659.130	570.216	-13,5%	25,1%
Totale	3.607.258	2.917.678	2.622.132	2.651.357	1,1%	0,0%

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario NLT

Italia

Con il -9,6% di flessione, quella del Belpaese risulta la peggiore prestazione tra i Top7. In un anno le targhe mancanti all'appello sono state ben 140.000. Il confronto con il 2019 è ancora più impietoso: 600.000 immatricolazioni in meno. Tra i dati positivi, l'eccellente risultato del noleggio a lungo termine, che con circa 308.000 immatricolazioni è cresciuto del 19,5%. Quasi drammatico il calo dei privati: -15,6%: un calo di 144.000 targhe. Questo canale da solo ha fatto segnare più perdite dell'intero mercato. Flessioni di oltre 20 punti per rent-a-car e auto-immatricolazioni.

**Tabella 83 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Italia 2019-2022**

ITALIA	2019	2020	2021	2022	var. % 2022/21	MS 2022
Privati	1.093.035	882.907	920.890	776.993	-15,6%	63,0%
Società e leasing	90.831	67.177	75.073	74.291	-1,0%	5,1%
Noleggio lungo termine	282.429	218.056	257.507	307.665	19,5%	17,1%
Noleggio a breve termine	178.908	81.873	76.566	58.027	-24,2%	5,7%
Case auto/Dealers	273.520	133.636	132.405	105.321	-20,5%	9,1%
Totale	1.918.723	1.383.649	1.462.441	1.322.297	-9,6%	100%

Fonte: Dataforce

Paesi Bassi

Con una riduzione attorno alle 10.000 unità (-3,4%), il 2022 dei Paesi Bassi si è avvicinato all'annata precedente. Si sono stabilizzati i privati (-0,1%), i noleggi a breve termine (un'anomalia in Europa) e anche il noleggio a lungo termine. La flessione maggiore è stata quella delle immatricolazioni per acquisti diretti aziendali: -9,7%. Ma questo canale sta sempre più diventando di minor rilevanza, non raggiungendo il 10% di quota di mercato.

Tabella 84 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Paesi Bassi 2020-2022

PAESI BASSI	2019	2020	2021	2022	var. % 2022/21	MS 2022
Privati	146.094	129.344	114.110	113.974	-0,1%	35,3%
Società e leasing	50.644	35.301	30.839	27.837	-9,7%	9,6%
Noleggio lungo termine	156.005	123.089	107.357	104.222	-2,9%	33,3%
Noleggio a breve termine	27.476	16.762	19.222	18.897	-1,7%	6,0%
Case auto/Dealers	64.998	50.935	51.303	47.061	-8,3%	15,9%
Totale	445.217	355.431	322.831	311.991	-3,4%	0,0%

Fonte: Dataforce



Spagna

Il calo del mercato spagnolo nel 2022 (-6,2%, pari a circa 54.000 targhe in meno) è stato tutto sommato contenuto, considerando che il canale del noleggio a breve termine, da sempre fondamentale nel Paese iberico, è precipitato quasi ai minimi storici con una flessione del 35,9% (scendendo al di sotto delle 100.000 immatricolazioni). Sufficiente il canale dei privati, che ha contenuto il calo al 2,5% (e continua a rappresentare il 43,6% del mercato). Ottima performance del NLT: +9,1%.

Tabella 85 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Spagna 2019-2022

SPAGNA	2019	2020	2021	2022	var. % 2022/21	MS 2022
Privati	622.772	453.320	385.177	375.517	-2,5%	43,6%
Società e leasing	132.229	101.231	87.659	85.556	-2,4%	9,9%
Noleggio lungo termine	176.533	147.182	163.478	178.323	9,1%	18,5%
Noleggio a breve termine	243.786	98.203	155.064	99.418	-35,9%	17,6%
Case auto/Dealers	147.327	95.354	91.780	89.956	-2,0%	10,4%
Totale	1.322.647	895.290	883.158	828.770	-6,2%	0,0%

Fonte: Dataforce

Regno Unito

Dall'annata Covid 2020 il mercato UK non è più riuscito a risollevarsi, precipitando attorno a 1,6 milioni di immatricolazioni (oltre 700.000 in meno rispetto al biennio 2018-2019). Il confronto tra 2022 e 2021 evidenzia una flessione contenuta al 2%. Ancora in decrescita lo short rent: -61,1%: ormai il livello dell'inflottamento è un decimo rispetto a 5 anni fa. Bene, invece, il canale dei privati (+2%), ancor meglio il comparto degli acquisti diretti business: +7,1%, con oltre 20.000 targhe in più.

**Tabella 86 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Regno Unito 2019-2022**

REGNO UNITO	2019	2020	2021	2022	var. % 2022/21	MS 2022
Privati	1.018.258	747.507	802.479	818.192	2,0%	48,7%
Società e leasing	419.481	307.008	304.439	325.933	7,1%	18,5%
Noleggio lungo termine	375.953	295.036	318.222	321.785	1,1%	19,3%
Noleggio a breve termine	210.774	105.311	73.622	28.664	-61,1%	4,5%
Case auto/Dealers	286.674	176.202	148.419	119.489	-19,5%	9,0%
Totale	2.311.140	1.631.064	1.647.181	1.614.063	-2,0%	0,0%

Fonte: Dataforce

ANALISI DELLE ALIMENTAZIONI NEI 7 PAESI TOP IN EUROPA

Introduzione

La corsa a una mobilità sempre più sostenibile (più nelle parole che nei fatti) in vista del traguardo del 2035, anno dal quale in Europa non si potranno produrre più veicoli nuovi a motore endotermico, comincia a mostrare qualche crepa con l'ammissione degli e-fuel, ma escludendo ancora i biocarburanti, confermando di relegare l'Italia in una posizione di peso politico sempre più ridotto nel conclave europeo. Sicuramente non finirà qui, ci saranno tante altre modifiche e aggiustamenti in una direzione diversa da quella del solo elettrico e anche i vari Paesi affronteranno la transizione a velocità distinte.

Se l'auto a corrente rappresenta ormai quote molto rilevanti nei Paesi Bassi, Regno Unito, Germania e Belgio, con una crescita vigorosa, non così avviene negli altri Paesi, con la Francia che, pur in aumento, ha rallentato rispetto al passato, la Spagna che non riesce a staccarsi da quote residuali e l'Italia che, addirittura, nel 2022 ha fatto segnare una flessione nelle immatricolazioni di auto esclusivamente elettriche.

La classica suddivisione in vigore fino a qualche anno fa, che vedeva benzina e diesel a dividersi la maggior parte delle immatricolazioni, con quote residuali per le altre alimentazioni, è ormai un lontano ricordo. Oggi il destino dell'auto a gasolio appare ormai segnato, nonostante qualche colpo di coda, dovuto alla constatazione che, almeno per il momento, i costi d'esercizio più contenuti rimangono quelli garantiti dal diesel, constatazione affiancata al fatto che le Plug-in consumano da 3 a 5 volte di più



di quanto rilevato in sede di omologazione, emettendo di più delle loro omologhe solo termiche nell'uso reale.

Più favorevoli appaiono invece le prospettive dell'auto a benzina, almeno nel breve e medio periodo, specie se con il supporto dell'integrazione di un sistema ibrido "chiuso". Tra le due soluzioni prevalenti dell'ibrido "vero", cioè full hybrid e plug-in hybrid, è quest'ultimo a salire sul banco degli imputati, ipotizzando da più parti persino una sorta di replica del dieselpate. In questo caso però, gli accusati non saranno i costruttori, bensì i sistemi di misurazione di consumi ed emissioni del ciclo WLTP, che risultano essere lontani dalla realtà su strada.

L'Europa, insomma, continua a essere divisa: da una parte le nazioni che hanno abbracciato l'auto elettrica "senza se e senza ma", dall'altra i Paesi che si stanno rendendo conto della preoccupante crescita dei costi sociali, del rischio di distruzione del tessuto industriale automobilistico europeo, dell'impatto occupazionale, in forte ritardo nella creazione della rete infrastrutturale di ricarica, che solo adesso cominciano a lottare per un approccio realmente sostenibile e non dogmatico.

Come sempre, le flotte aziendali sono le protagoniste più virtuose, con quote di mercato generalmente superiori a quelle dei privati sia nell'ambito delle auto a corrente sia per quelle ibride full o plug-in. Anche se permane il limite di un confinamento nei segmenti alti di mercato pure nel 2022, in attesa dell'avanzata cinese.

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

A fronte di un mercato complessivo True Fleets (vale a dire acquisti e leasing aziendali nonché noleggi a lungo termine) nei Paesi Top7, che nel triennio 2020-2022 si è attestato attorno ai 2,8 milioni di immatricolazioni (2.837.000 nel 2020, 2.739.000 nel 2021 e 2.877.000 nel 2022), il diesel ha perso oltre mezzo milione di unità, scendendo da 1.132.000 a 628.000 unità.

Le elettriche pure, invece, sono più che raddoppiate: dalle poco più di 200.000 unità del 2020 alle oltre 443.000 del 2022. Il volume così elevato di auto a corrente è superiore persino a quello delle plug-in hybrid (attorno alle 382.000 unità) e a quello delle full hybrid (circa 184.000). Un dato sorprendente, se l'ottica di osservazione è quella italiana; meno se i parametri di riferimento sono quelli dei Paesi più avanzati nella transizione verso la mobilità del futuro.

La quota di mercato più elevata delle plug-in hybrid nelle True Fleet è quella del Belgio: 26% (era il 14% nel 2020), mentre la più alta delle full hybrid è quella spagnola (12%, di poco superiore al 10% del 2020). Per le elettriche pure, invece, la quota di mercato più rilevante è per i Paesi Bassi: 27% (un punto in meno rispetto al biennio precedente). Nel Regno Unito la market share è del 25%, un formidabile balzo in avanti rispetto al 10% di due anni fa.

**Tabella 87 - Immatricolazioni autovetture flotte aziendali (True Fleets) EU TOP 7 2020-2022- Suddivisione percentuale alimentazioni**

	2020	2021	2022
Belgio			
Benzina	28%	26%	25%
Diesel	41%	26%	18%
Elettrico	5%	9%	16%
Plug-in Hybrid	14%	22%	26%
Hybrid	3%	4%	5%
Mild-Hybrid	8%	13%	11%
Gas	1%	0%	0%
Germania			
Benzina	28%	24%	24%
Diesel	43%	29%	26%
Elettrico	6%	13%	17%
Plug-in Hybrid	11%	18%	17%
Hybrid	1%	2%	2%
Mild-Hybrid	10%	13%	14%
Gas	0%	0%	0%
Paesi Bassi			
Benzina	51%	43%	41%
Diesel	6%	3%	2%
Elettrico	28%	28%	27%
Plug-in Hybrid	4%	9%	10%
Hybrid	4%	5%	7%
Mild-Hybrid	6%	12%	13%
Gas	0%	0%	0%
Regno Unito			
Benzina	49%	41%	36%
Diesel	19%	10%	7%
Elettrico	10%	17%	25%
Plug-in Hybrid	6%	10%	8%
Hybrid	7%	8%	9%
Mild-Hybrid	8%	13%	15%
Gas	0%	0%	0%
Francia			
Benzina	28%	29%	30%
Diesel	51%	36%	28%
Elettrico	5%	7%	9%
Plug-in Hybrid	7%	14%	13%
Hybrid	5%	7%	10%
Mild-Hybrid	3%	6%	9%
Gas	0%	1%	1%



	2020	2021	2022
Italia			
Benzina	19%	16%	17%
Diesel	55%	36%	33%
Elettrico	5%	7%	5%
Plug-in Hybrid	4%	11%	10%
Hybrid	4%	6%	6%
Mild-Hybrid	9%	21%	26%
Gas	3%	3%	4%
Spagna			
Benzina	30%	29%	30%
Diesel	43%	33%	28%
Elettrico	3%	3%	4%
Plug-in Hybrid	5%	8%	8%
Hybrid	10%	11%	12%
Mild-Hybrid	8%	14%	16%
Gas	1%	1%	1%
Top5 EU			
Benzina	33%	30%	28%
Diesel	38%	26%	22%
Elettrico	8%	12%	15%
Plug-in Hybrid	8%	14%	13%
Hybrid	5%	6%	6%
Mild-Hybrid	8%	13%	15%
Gas	1%	1%	1%

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Evidente, nell'analisi complessiva sulle True Fleet dei Paesi Top7, la tenuta dell'auto a benzina, che dal 2020 al 2022 ha perso meno di 140.000 immatricolazioni, che però si sono riversate sull'alimentazione mild hybrid (che sono in gran parte a benzina). Le mild hybrid immatricolate nel 2022 sono state circa 415.000. La quota delle vetture alimentate a gas, invece, rimane costante: attorno alle 20.000 unità, dunque una quota decisamente residuale, di cui quasi la metà appannaggio delle flotte italiane.

In ambito rent a car l'alimentazione prevalente continua ad essere quella a benzina, seguita dal diesel (comunque in forte calo, come nelle flotte) e dal mild hybrid. Decisa è l'avanzata per le autovetture elettriche, che in pratica vanno al raddoppio anno dopo anno, fino a sfiorare le 40.000 unità nel 2022. Anche le vetture plug-in hybrid, dopo il forte incremento nel 2021, continuano a crescere, ma in maniera meno vigorosa. Mentre le full hybrid sono addirittura scese.



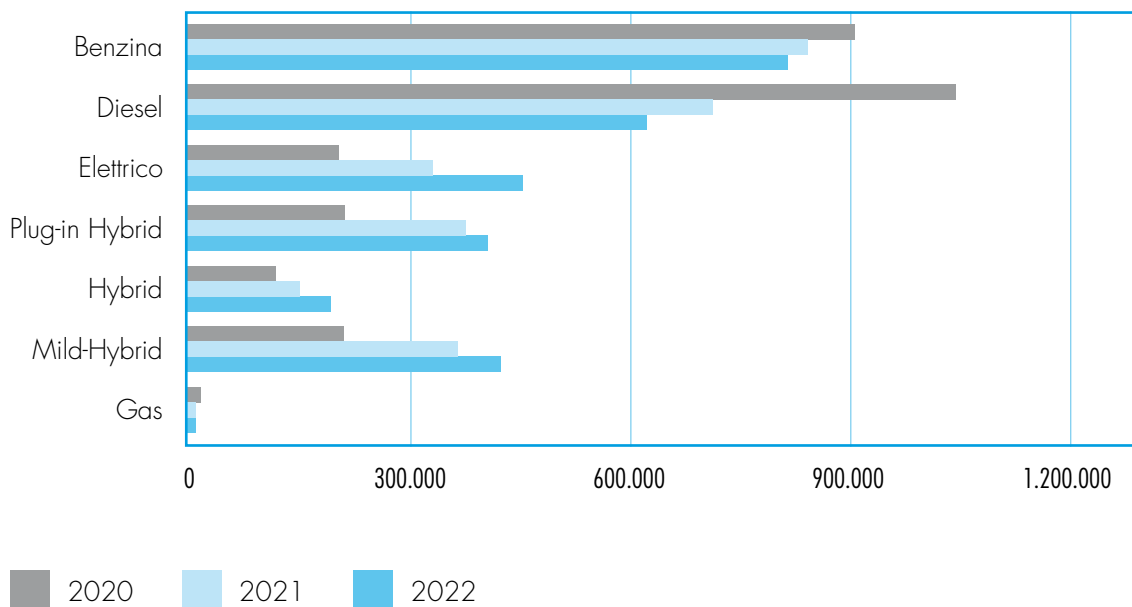
Tabella 88 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU TOP 7 2020-2022

TOP 7 EU Alimentazioni	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Benzina	943.977	822.935	805.599	429.963	381.208	260.629
Diesel	1.132.576	751.683	627.950	293.893	183.498	135.339
Elettrico	202.547	320.373	443.179	12.959	22.981	39.254
Plug-in Hybrid	210.512	357.482	382.565	9.489	30.293	44.956
Hybrid	129.870	149.302	184.303	21.089	41.431	36.728
Mild-Hybrid	195.175	316.411	414.874	61.880	117.877	110.995
Bi-Fuel	22.716	21.330	19.029	6.478	7.587	6.432
Totale	2.837.373	2.739.516	2.877.499	835.751	784.875	634.333

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 38 - Alimentazione autovetture flotte aziendali 2020-2022

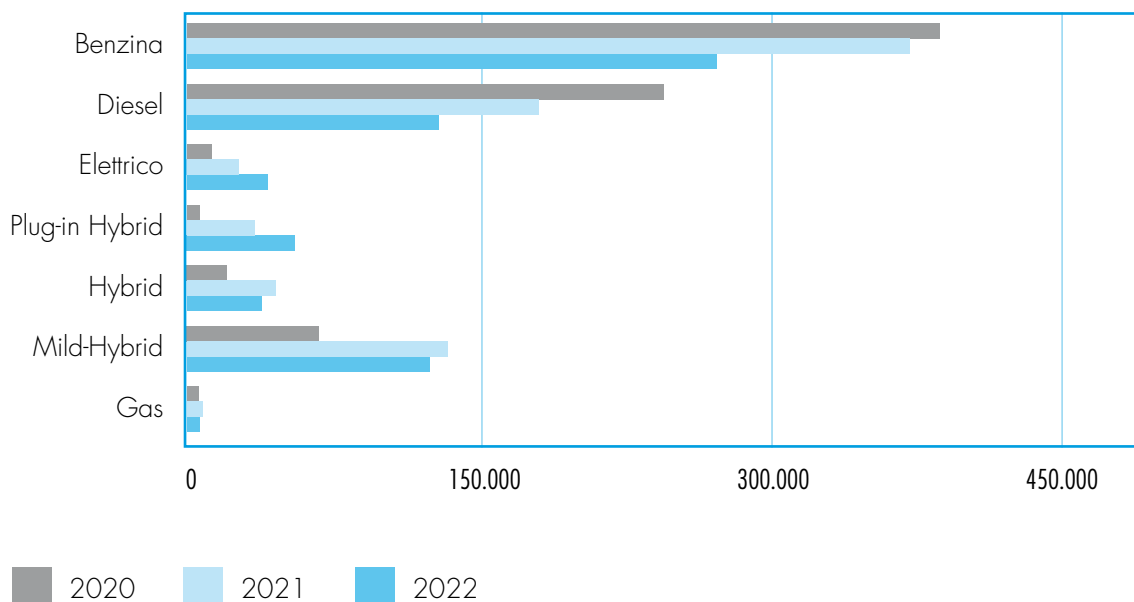


Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



Grafico 39 – Alimentazione autovetture RAC 2020-2022



Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Le alimentazioni dei veicoli commerciali

La transizione elettrica per il comparto dei Light Commercial Vehicles è ben lungi dall'essere raggiunta. Anzi, non è nemmeno all'orizzonte, almeno a giudicare dai numeri. Se si concentra l'attenzione sull'alimentazione a gasolio, nelle flotte di proprietà la market share del 2022 è dell'86,6%, nel noleggio a lungo termine è dell'80,9% e tra i rent-a-car addirittura del 95,7%.

La crescita della penetrazione dell'elettrico puro è dignitosa, ma nulla più: l'anno scorso la quota è stata del 6,2% tra le flotte di proprietà, qualcosa meno nel NLT (5,8%) e appena dell'1,9% nello short rent. Gli ibridi "veri"? Quasi inesistenti (0,2%) gli LCV plug-in hybrid nelle flotte e nel long rent; 0,4% i veicoli commerciali con l'ibrido "chiuso" nelle flotte, 1,5% nel NLT e 0,1% nel NBT.

Crescita importante del mild hybrid, ma solo a livello percentuale, non nei volumi (arriva al 4,2% soltanto nel noleggio a lungo termine). Chi pronosticava una forte crescita dei mezzi da lavoro a benzina è rimasto deluso: nelle flotte di proprietà le immatricolazioni del 2022 sono state inferiori a quelle del 2018. E il gas? Inchiodato a percentuali da "zero-virgola".

**Tabella 89 - Alimentazioni VCL - Suddivisione per canale - 2021-22**

Suddivisione Canale	Società		NLT		RAC	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Alimentazioni						
Benzina	2,7%	3,6%	4,2%	6,2%	1,2%	1,3%
Diesel	90,4%	86,6%	86,6%	80,9%	96,4%	95,7%
Elettrico	3,8%	6,2%	4,4%	5,8%	1,4%	1,9%
Altro	0,2%	0,2%	0,7%	0,6%	1,0%	1,1%
Totale	100	100	100	100	100	100

Fonte: Dataforce

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

Belgio

In Belgio le flotte in proprietà e a noleggio hanno visto nel 2022 una sostanziale tenuta delle auto a benzina, mentre le diesel sono più che dimezzate rispetto al 2020. Triplicate le elettriche e raddoppiate le plug-in hybrid, mentre le full hybrid crescono più lentamente.

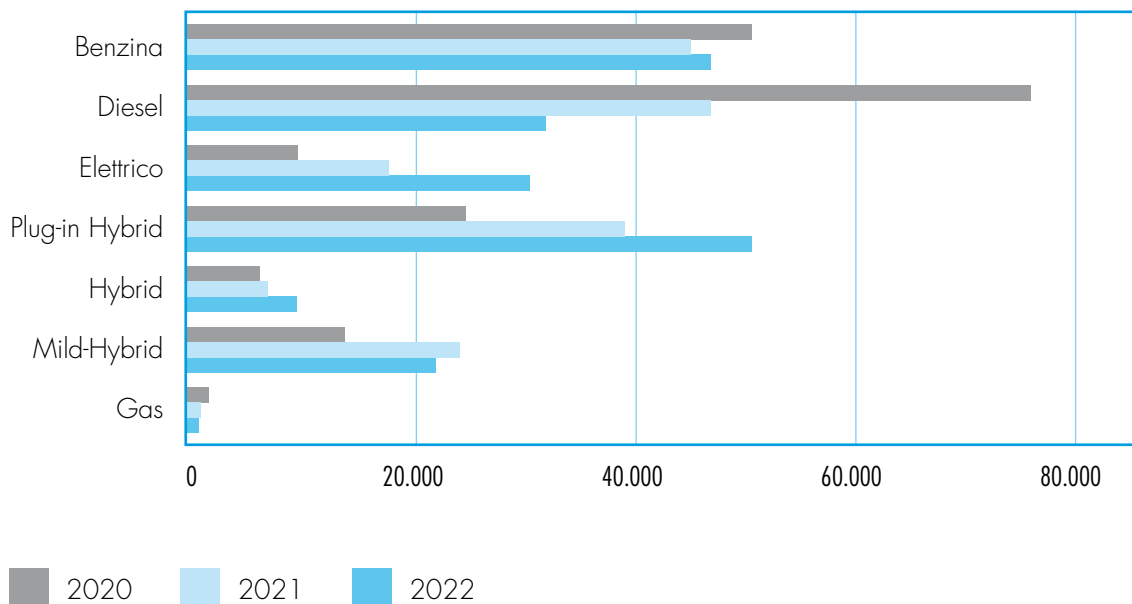
In ambito rent-a-car, invece, le elettriche rimangono pochissime, così come le plug-in hybrid. Più importante è la presenza delle full hybrid. Le diesel sono ormai sul viale del tramonto.

Tabella 90 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU - Belgio 2020-2022

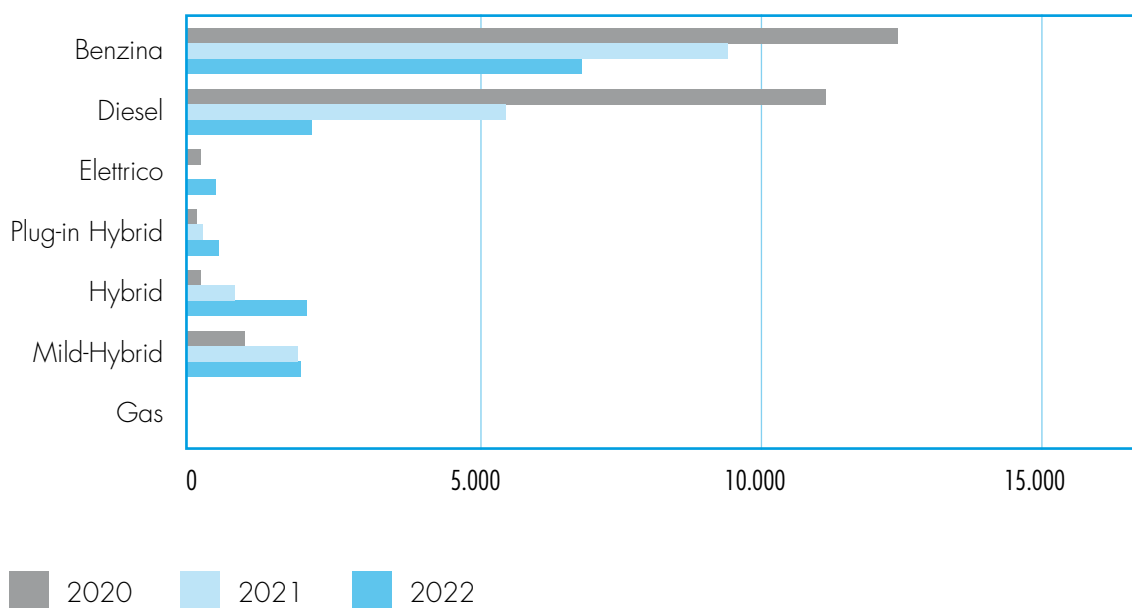
BELGIO	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Alimentazioni						
Benzina	51.222	46.027	47.156	10.542	9.711	6.849
Diesel	76.249	46.670	33.424	9.500	5.289	1.714
Elettrico	9.612	16.560	29.529	107	11	164
Plug-in Hybrid	25.121	38.887	48.479	52	107	322
Hybrid	6.276	6.653	8.525	223	826	2.156
Mild-Hybrid	14.418	23.053	21.446	927	2.432	2.561
Bi-Fuel	1.734	782	600	0	0	0
Totale	184.632	178.632	189.159	21.351	18.376	13.766

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT


**Grafico 40 – Alimentazione autovetture flotte aziendali
Belgio 2020-2022**


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

Grafico 41 – Alimentazione autovetture RAC Belgio 2020-2022


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



Francia

Nel Paese transalpino l'abbandono del diesel da parte delle flotte aziendali continua a essere sempre più evidente. Ma la sostituzione con le altre tipologie di alimentazione è ben distribuita su più alternative: mild hybrid, full hybrid e plug-in. Discreta la presenza di auto a gas.

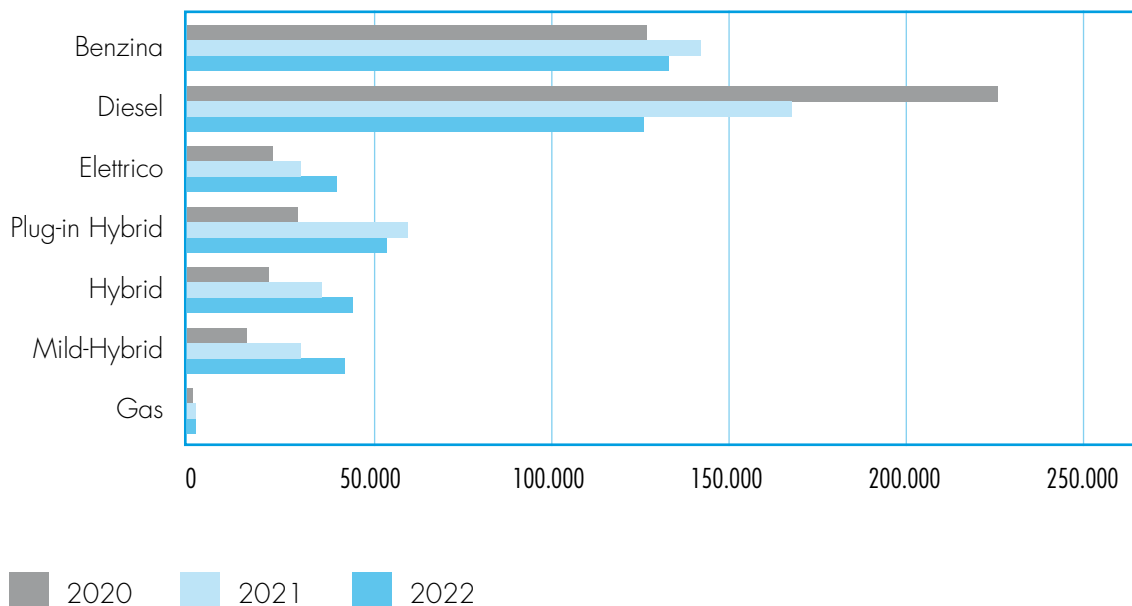
In ambito RAC, un canale sempre in crisi che ha immatricolato oltre 30.000 auto in meno, è continuata la contrazione delle immatricolazioni di auto a gasolio; quelle a benzina mantengono la quota. Le ibride rimangono sui volumi del 2021.

Tabella 91 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU - Francia 2020-2022

FRANCIA	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Alimentazioni						
Benzina	127.494	141.901	135.798	66.529	73.670	55.638
Diesel	227.395	171.681	127.528	46.322	39.219	26.975
Elettrico	22.700	32.196	40.003	2.388	5.178	5.572
Plug-in Hybrid	32.131	66.601	58.830	1.785	9.760	9.636
Hybrid	22.156	35.476	42.887	5.107	12.027	10.872
Mild-Hybrid	15.617	30.258	41.120	5.892	16.744	16.315
Bi-Fuel	996	5.393	4.615	488	3.816	3.650
Totale	448.489	483.506	450.781	128.511	160.414	128.658

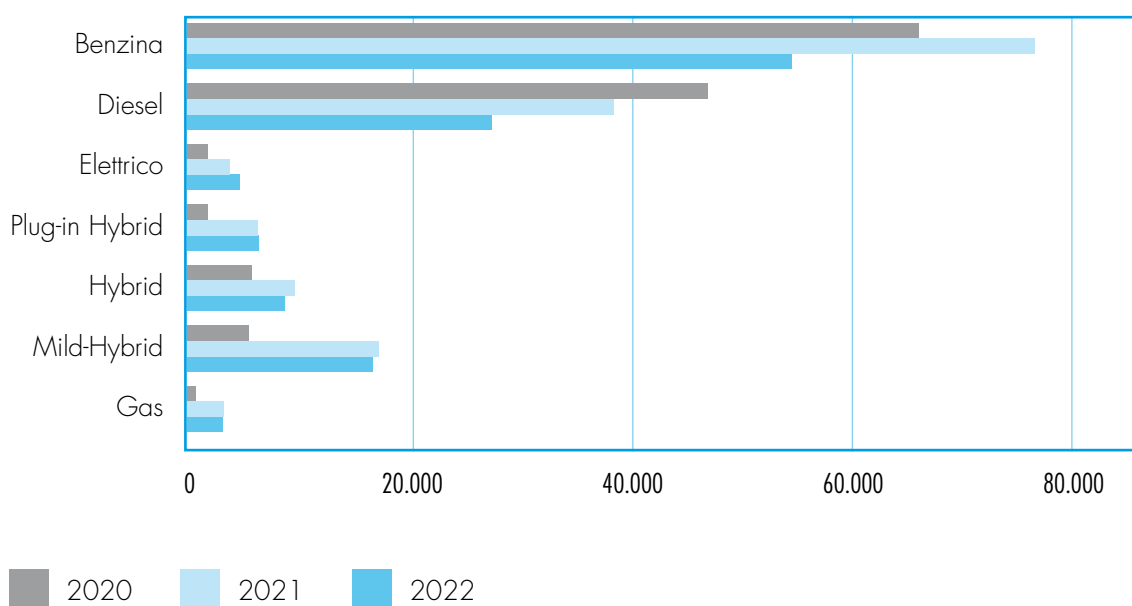
Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT


Grafico 42 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Francia 2020-2022


Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 43 – Alimentazione autovetture RAC Francia 2020-2022


Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



Germania

I dati ufficiali e consolidati in Germania non permettono di distinguere le flotte in acquisto da quelle in leasing finanziario e operativo. Il dato delle auto a benzina è ormai vicino a quello delle diesel (nel 2020 erano 130.000 in meno). Forte incremento delle auto elettriche pure.

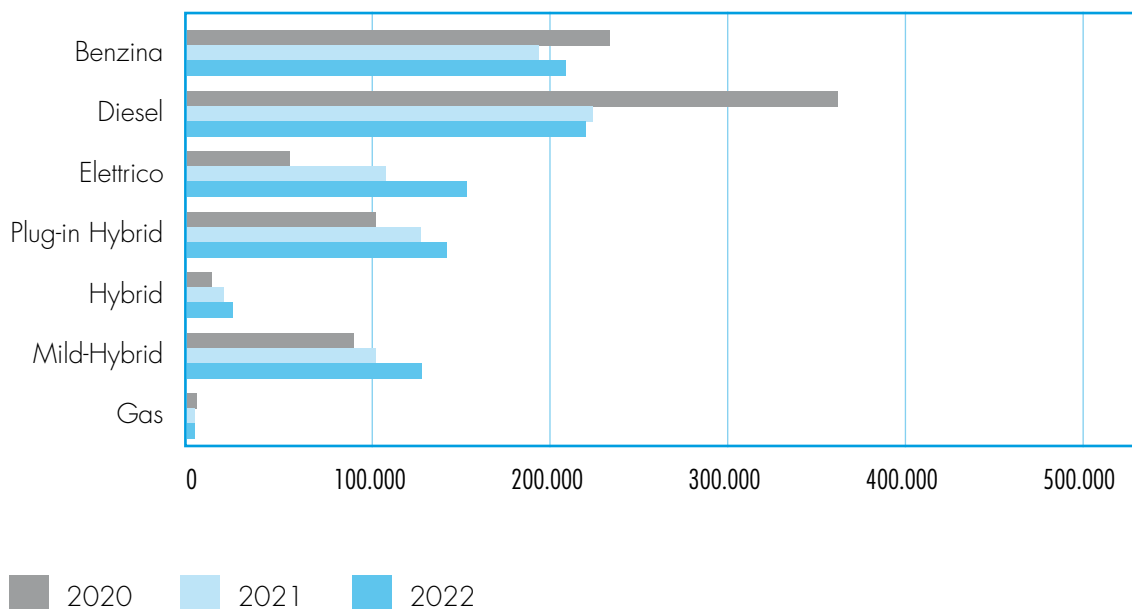
In ambito RAC, il calo delle auto a benzina è compensato dalla crescita delle mild hybrid. Formidabile balzo in avanti delle auto elettriche, le cui immatricolazioni ormai sfiorano la metà di quelle a gasolio.

Tabella 92 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU - Germania 2020-2022

GERMANIA	Flotte aziendali (*)			RAC		
Alimentazioni	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Benzina	226.862	192.263	205.743	139.621	121.617	86.510
Diesel	357.358	228.108	225.159	100.173	66.809	60.115
Elettrico	51.307	104.831	144.504	6.281	11.820	27.484
Plug-in Hybrid	92.247	141.600	151.766	3.284	11.139	24.036
Hybrid	11.601	13.861	15.427	3.496	8.003	5.668
Mild-Hybrid	80.234	103.148	124.044	33.445	50.341	57.357
Bi-Fuel	2.380	2.364	1.804	397	510	158
Totale	821.989	786.175	868.447	286.697	270.239	261.328

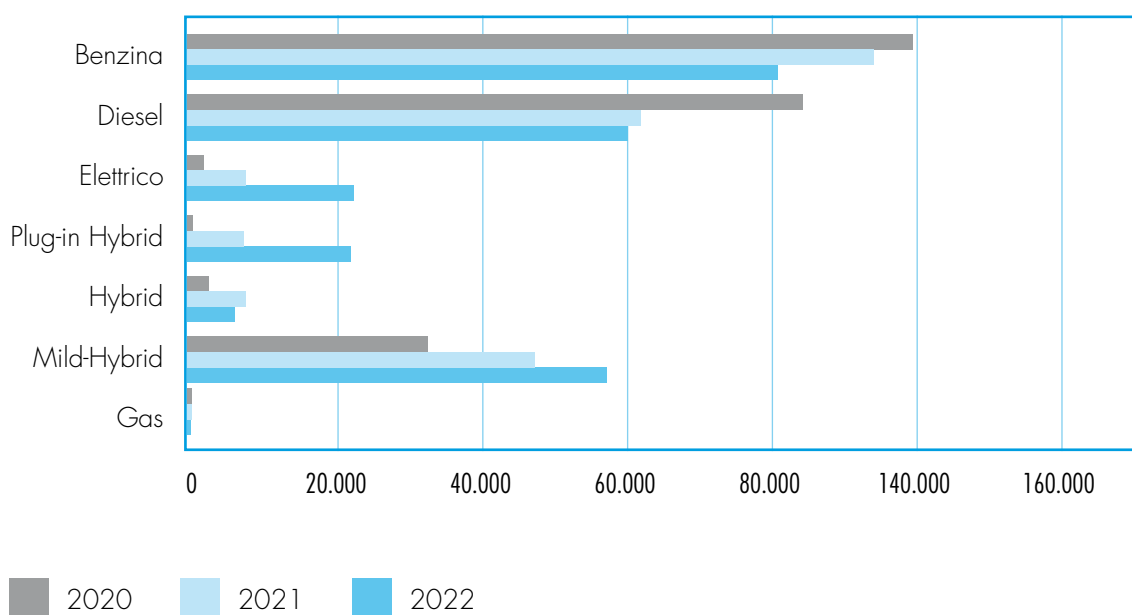
Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT


**Grafico 44 – Alimentazione autovetture flotte aziendali
Germania 2020-2022**


Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 45 – Alimentazione autovetture RAC Germania 2020-2022


Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



Italia

Il diesel nel noleggio a lungo termine continua a rimanere l'alimentazione preferita, anche se il calo nei volumi è meno evidente rispetto al recente passato. Triplicate le plug-in hybrid rispetto al 2021, mentre le full hybrid sono cresciute del 50%.

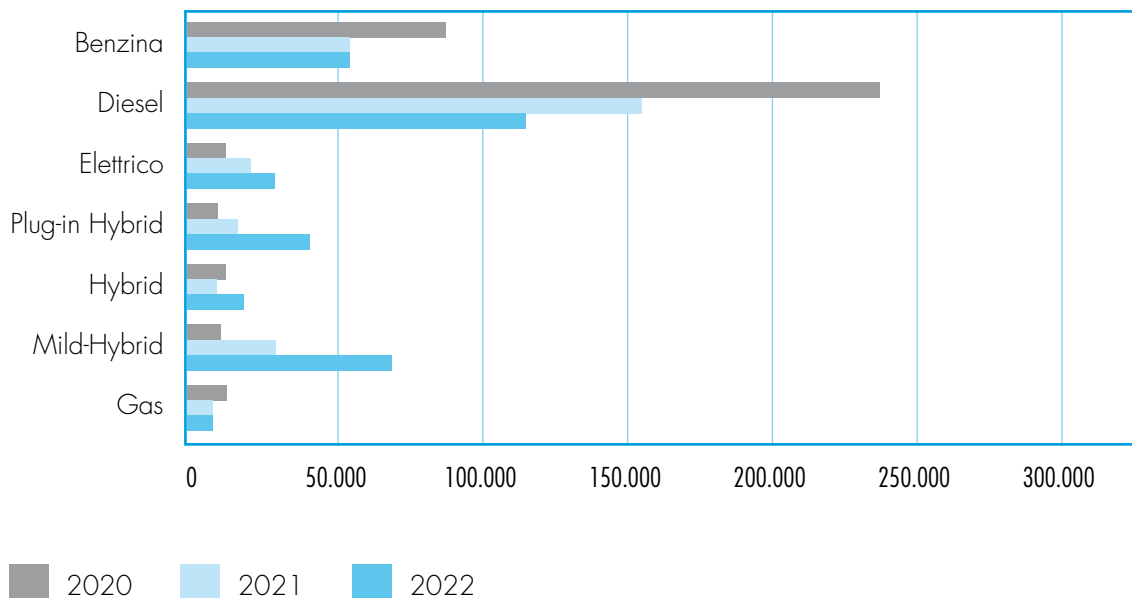
Nel noleggio a breve termine, invece, le autovetture benzina (anche mild hybrid) e le diesel continuano a prevalere. Elettriche e ibride "vere" assommate non raggiungono comunque le 10.000 unità.

Tabella 93 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU - Italia 2020-2022

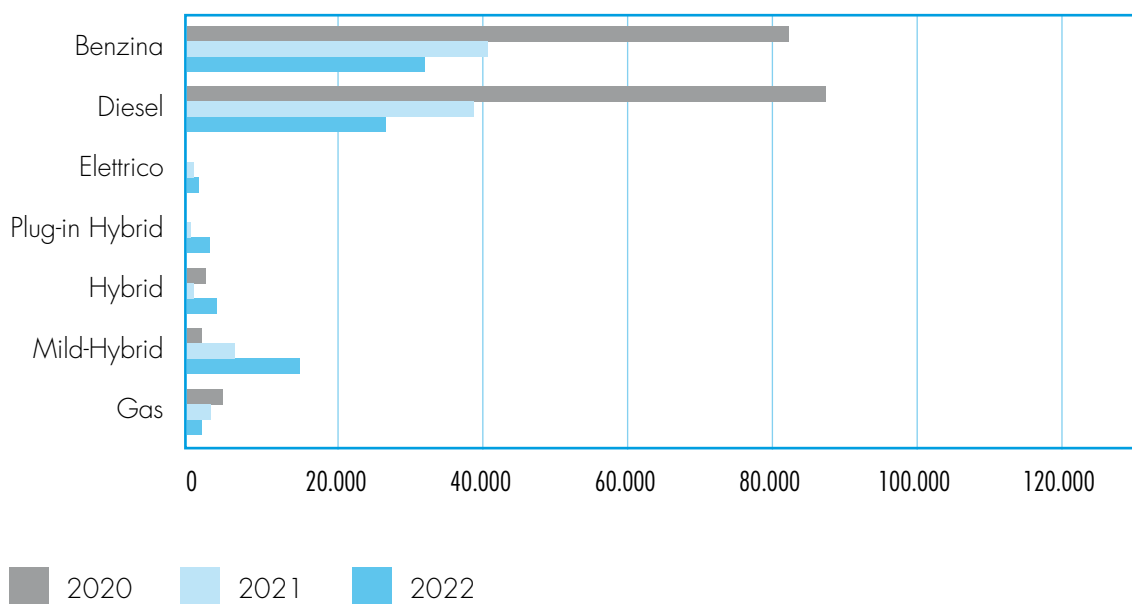
ITALIA	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Alimentazioni						
Benzina	87.556	52.427	52.041	81.721	38.545	31.430
Diesel	240.042	153.415	118.867	86.081	36.612	26.178
Elettrico	5.576	13.746	22.584	308	1.026	1.710
Plug-in Hybrid	3.108	11.656	35.191	261	774	2.719
Hybrid	14.736	12.523	18.534	3.067	1.471	4.263
Mild-Hybrid	8.735	26.319	69.686	2.201	6.445	14.831
Bi-Fuel	13.663	9.123	8.553	5.277	3.065	2.471
Totale	373.416	279.209	325.456	178.916	87.938	83.602

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT


Grafico 46 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Italia 2020-2022


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

Grafico 47 – Alimentazione autovetture RAC Italia 2020-2022


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



Paesi Bassi

La quota di auto elettriche nel NLT dei Paesi Bassi è molto alta, ed è la seconda tipologia di alimentazione in graduatoria in ordine di importanza. Abbastanza stabili le immatricolazioni di auto ibride. Il diesel è quasi scomparso dalle opzioni delle flotte aziendali.

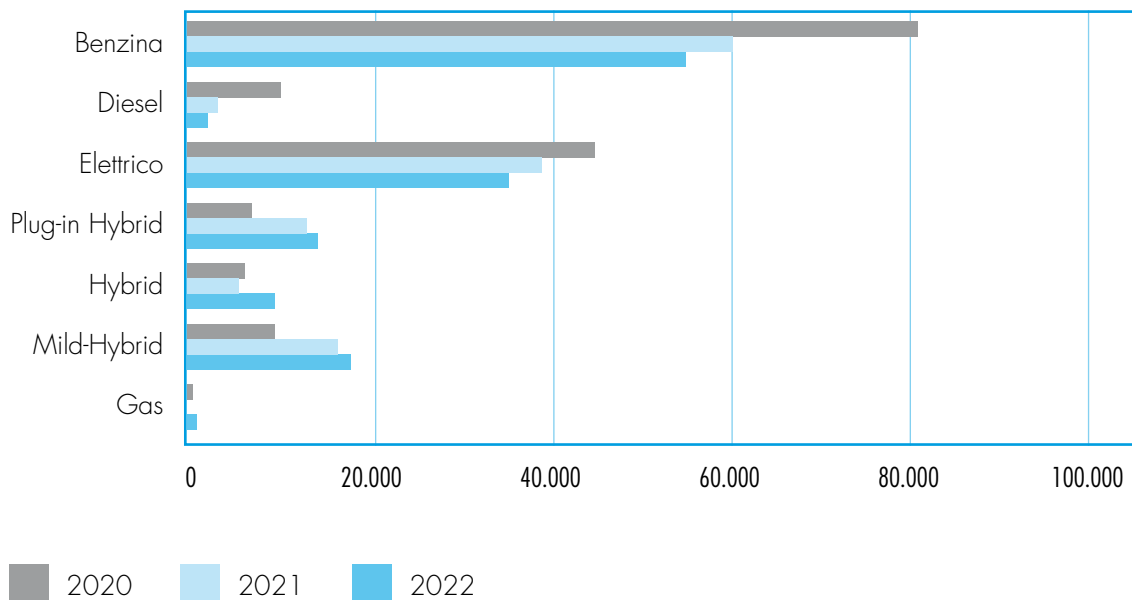
In ambito RAC, invece, lo scenario è molto diverso: è netta la prevalenza delle auto a benzina e delle ibride di ogni tipo. In questo canale, le elettriche hanno un minore impatto.

Tabella 94 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU - Paesi Bassi 2020-2022

PAESI BASSI	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Alimentazioni						
Benzina	81.023	59.729	54.498	12.154	11.306	9.599
Diesel	9.174	3.610	2.344	342	166	146
Elettrico	44.558	38.894	35.526	1.284	1.658	1.270
Plug-in Hybrid	6.899	12.564	13.319	264	720	1.277
Hybrid	6.767	7.078	9.218	1.759	2.218	2.923
Mild-Hybrid	9.673	15.959	16.654	915	3.075	3.659
Bi-Fuel	296	362	500	44	79	23
Totale	158.390	138.196	132.059	16.762	19.222	18.897

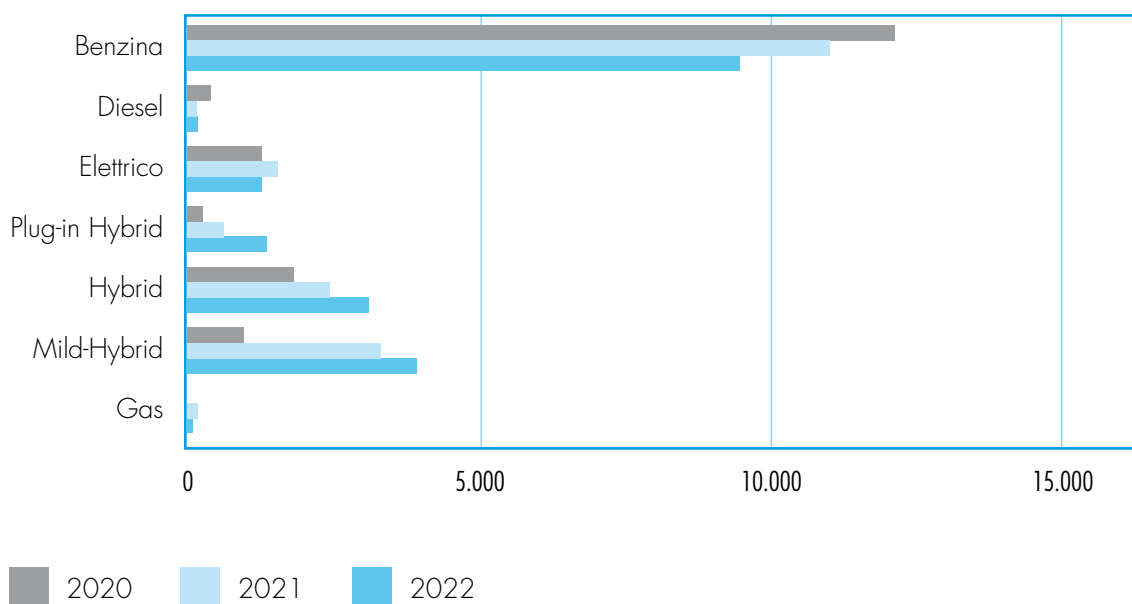
Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT


Grafico 48 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Paesi Bassi 2020-2022


Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 49 – Alimentazione autovetture RAC Paesi Bassi 2020-2022


Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



Spagna

In terra iberica, diesel e benzina rimangono le tipologie di alimentazione più diffuse nelle True Fleet, con le auto a gasolio che per la prima volta sono state sorpassate dalle auto alimentate a benzina. Mentre l'elettrico cresce, ma a una velocità inferiore rispetto a quella degli altri Paesi.

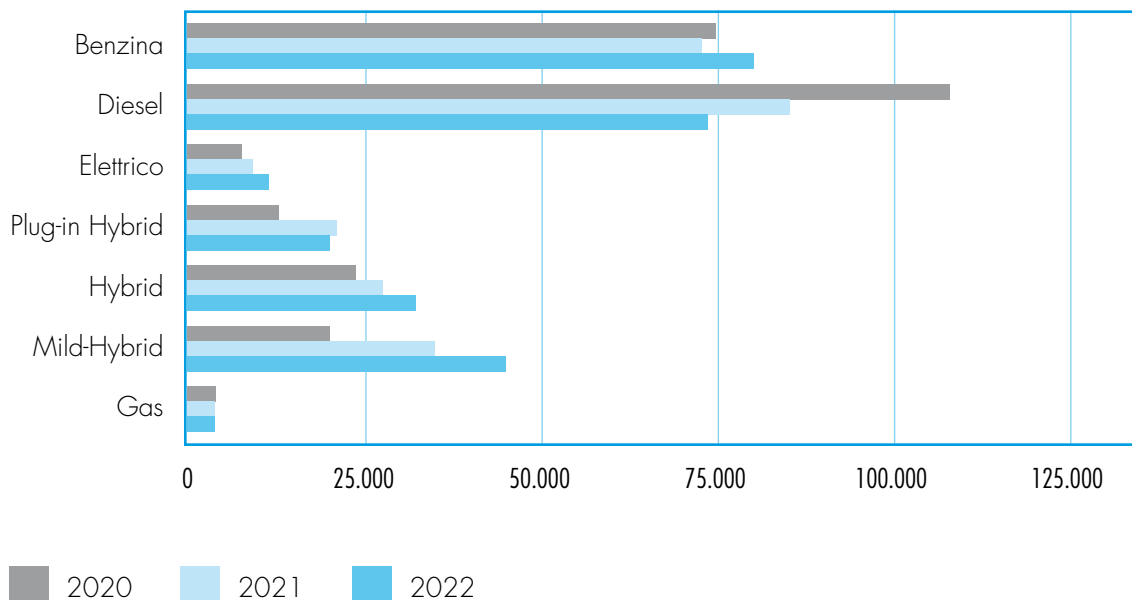
Tra i RAC continua a rimanere nettissima la prevalenza delle auto a benzina, mentre le ibride leggere scendono. Il calo del mercato ha portato a un rallentamento della diffusione delle elettriche.

Tabella 95 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU - Spagna 2020-2022

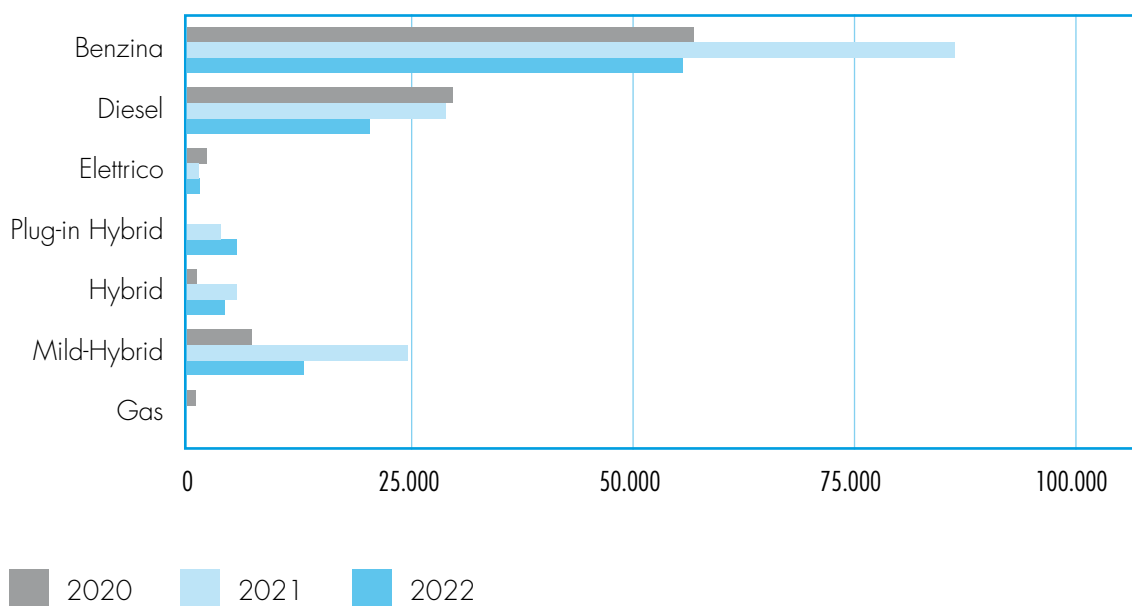
SPAGNA	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Alimentazioni						
Benzina	74.465	73.382	80.398	57.698	90.684	56.669
Diesel	107.403	83.720	74.268	28.597	27.108	18.309
Elettrico	7.059	8.197	10.419	1.583	2.122	1.646
Plug-in Hybrid	12.087	21.284	20.849	1.178	4.057	5.656
Hybrid	24.072	26.570	31.695	1.609	6.866	5.801
Mild-Hybrid	19.702	34.712	43.391	7.266	24.110	11.207
Bi-Fuel	3.625	3.272	2.859	272	117	130
Totale	248.413	251.137	263.879	98.203	155.064	99.418

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT


Grafico 50 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Spagna 2020-2022


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

Grafico 51 – Alimentazione autovetture RAC Spagna 2020-2022


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



Regno Unito

Impressionante il numero di auto elettriche immatricolate nel 2022 dalle flotte aziendali inglesi: oltre 160.000 unità. Importanti anche i volumi delle plug-in hybrid e full hybrid: nel complesso oltre 112.000 unità.

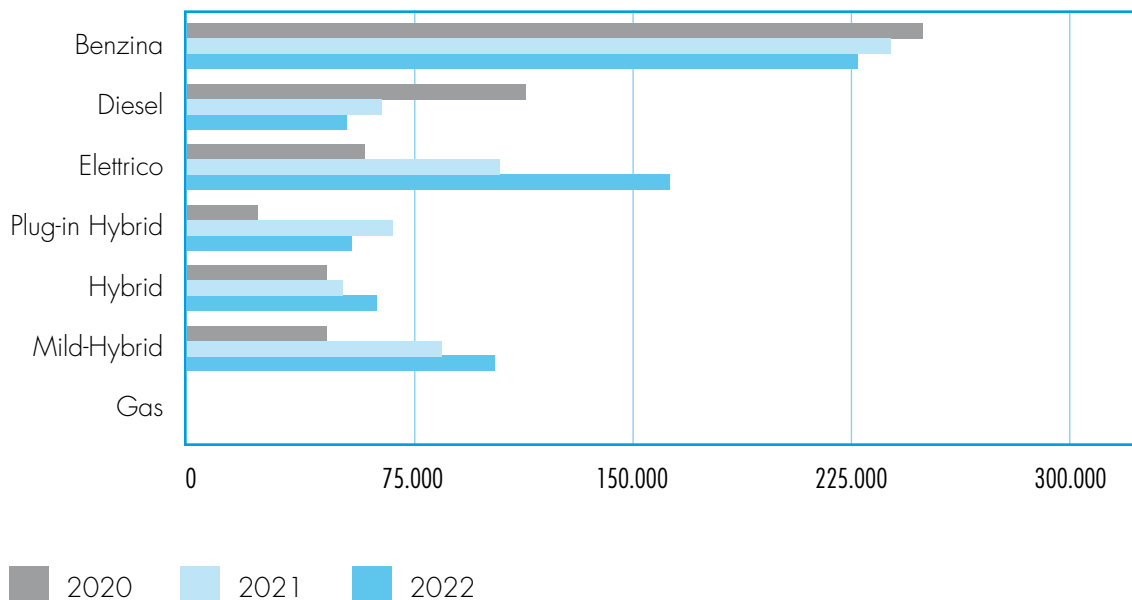
A livello di noleggio a breve termine, la crisi del 2022 è profondissima, con una contrazione delle immatricolazioni di oltre la metà. L'alimentazione prevalente è quella a benzina, mentre le elettriche sono addirittura di più delle plug-in hybrid.

Tabella 96 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU - Regno Unito 2020-2022

REGNO UNITO	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Alimentazioni						
Benzina	295.355	257.206	229.965	61.698	35.675	13.934
Diesel	114.955	64.479	46.360	22.878	8.295	1.902
Elettrico	61.735	105.949	160.614	1.008	1.166	1.408
Plug-in Hybrid	38.919	64.890	54.131	2.665	3.736	1.310
Hybrid	44.262	47.141	58.017	5.828	10.020	5.045
Mild-Hybrid	46.796	82.962	98.533	11.234	14.730	5.065
Bi-Fuel	22	34	98	0	0	0
Totale	602.044	622.661	647.718	105.311	73.622	28.664

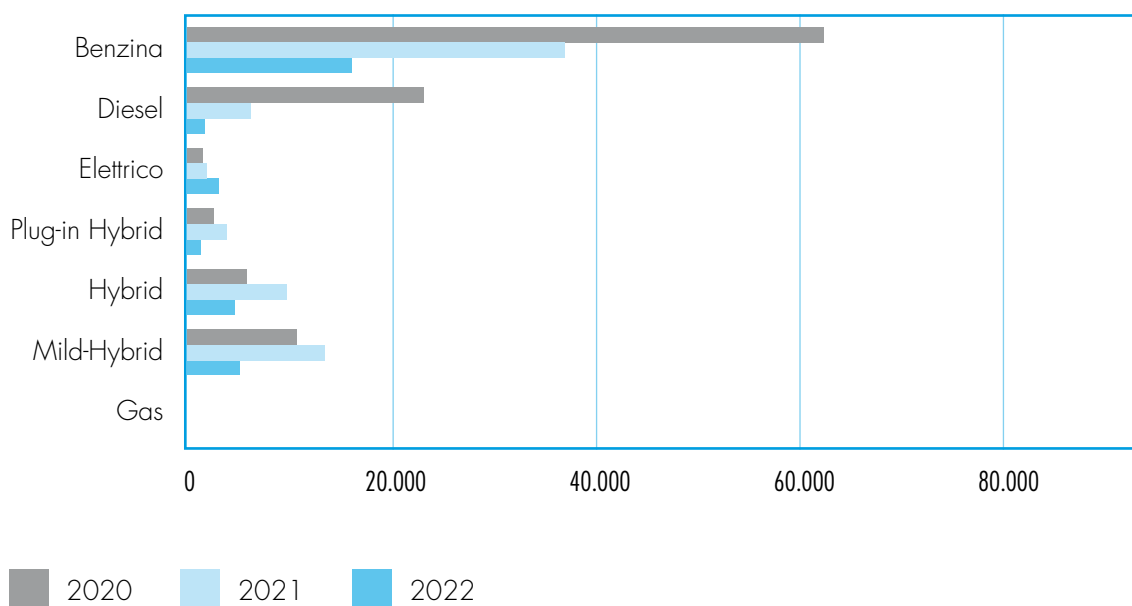
Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT


Grafico 52 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Regno Unito 2020-2022


Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 53 – Alimentazione autovetture RAC Regno Unito 2020-2022


Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT



I SERVIZI DI CAR SHARING

L'analisi di quest'anno sul comparto del car sharing rappresenta il vero momento di confronto, rispetto al periodo pre-pandemico, per un settore che ha sofferto più di altri il blocco della mobilità e la paura del contagio. Dopo un primo momento di consolidamento nel 2019, il car sharing è stato infatti colpito dai diversi e numerosi lock-down, che ne hanno di fatto cambiato il volto, favorendo un importante processo di consolidamento (non solo in Italia) e di adattamento del modello operativo; basti citare, a titolo di esempio, l'apertura delle aree di parcheggio nei principali aeroporti, lo sviluppo di offerte B2B per clienti aziendali, l'estensione del noleggio anche al pluri-giornaliero, l'elettrificazione progressiva della flotta, l'arrivo di nuovi operatori (e la scomparsa di altri), fattori tutti che ne hanno modificato alcune dinamiche competitive.

Il car sharing riparte dal via

Dopo i due anni di COVID il car sharing non è ancora tornato ai livelli di volume ai quali ci aveva abituati nel pre-pandemia. È evidente, sì, una forte e progressiva ripresa, ma l'onda lunga dello stop alla mobilità ha ancora i suoi effetti, evidenti in un numero di noleggi in aumento, ma ben lontano dai livelli del 2019. Va precisato, per completezza, che il car sharing classico si trova ora affiancato da nuove offerte di micro mobilità, in particolare quella relativa a scooter, bici e monopattini, i quali dopo la pandemia hanno integrato l'offerta complessiva di soluzioni di mobilità.

Più nello specifico, il 2022 si è fermato per il car sharing poco oltre i 5.600.000 noleggi, rispetto ai 13.000.000 di noleggi registrati nel 2019. La buona notizia è che il 2022 è di nuovo un anno di crescita (pur lieve, +3,1%), dopo 2 anni di calo dovuti alla situazione pandemica, il che lascia ben sperare per il futuro di un settore chiave per la mobilità urbana. Sostanzialmente stabile invece il numero di iscritti e di utenti attivi, essendo questo un settore ormai ben noto nel panorama della mobilità e con una base di utilizzatori sostanzialmente consolidata; il tasso di nuovi iscritti era da sempre in crescita, ma a ritmi decrescenti già prima del COVID (si parlava di maturazione e stabilizzazione del settore già nel 2019).

L'evoluzione del modello di business è evidente in particolare se si vanno a guardare due ulteriori fattori: la dimensione della flotta e la durata media del noleggio.

Sul primo punto, è importante osservare come la flotta attiva sia di fatto la metà di quella del 2018-2019, ferma a 3.650 vetture rispetto alle molte migliaia degli anni precedenti, una situazione dovuta non solo ai riflessi del lockdown, ma anche a crescenti problemi di tempi per la ricambistica ed a conseguenti periodi più lunghi delle operazioni in officina. L'80% circa della flotta rimane sempre concentrato nelle due grandi metropoli italiane, Roma e Milano, ma l'offerta è numericamente più



limitata rispetto a prima. Questo fenomeno va di pari passo con la generale mancata disponibilità di vetture in conseguenza della crisi dei chip e dell'interruzione delle catene di fornitura (fenomeni molto evidenti nel 2021 e 2022). Importante segnalare anche la crescente quota di vetture 100% elettriche all'interno di questa flotta.

Per quanto riguarda invece il secondo punto, il car sharing ha strizzato l'occhio al noleggio pluri-giornaliero, andando a servire una categoria in parte diversa di clienti di mobilità. L'effetto lo si legge in modo chiaro sull'aumento molto rilevante della durata media del noleggio, salita dai circa 30 minuti nel pre-pandemia ai 76 minuti del 2022. Considerando la quota di noleggi comunque brevi, di pochi minuti, la media di 76 minuti lascia spazio ad una quota rilevante di noleggi di durata superiore alle due ore. Il che è la prova delle opportunità che il car sharing offre anche per gli spostamenti più lunghi, magari fuori città. Stesso andamento per la distanza percorsa durante il noleggio, che aumenta dai 7 km di media pre-COVID fino ai 12-13 km del 2022. Ulteriore conferma di un modello di business che è evoluto come risposta pratica alla disruption della pandemia.

Si tratta peraltro di un'evoluzione, che risente anche di un adattamento forzato. Le grandi difficoltà di approvvigionamento dei mezzi, assieme alle restrizioni dovute al COVID, hanno impattato gravemente sulla disponibilità dei veicoli per i clienti e sulla competitività del servizio e dunque – in ultima analisi – sull'andamento dei noleggi. Da rilevare peraltro che negli ultimi 12 mesi sono state via via revocate le politiche di sospensione di ZTL, Area B/C e pagamento sulle strisce blu/gialle, facendo tornare competitivi i servizi di carsharing rispetto all'uso delle auto private.

Questa evoluzione risulta ancora più chiara se si confronta l'andamento degli indicatori descritti (durata, distanza) con l'andamento della flotta. I primi sono aumentati, la seconda è invece diminuita. Da rilevare che i dati riportati dalle tabelle 97 e 98 riguardano esclusivamente i dati del car sharing free floating e non station based.

Tabella 97 - Indicatori chiave del Car Sharing in Italia (principali operatori free floating) - 2022

	Milano	Roma	Altre città censite	Totale
Utenti iscritti	900.000	830.000	720.000	2.450.000
Utenti attivi*	140.000	90.000	50.000	280.000
Vetture in flotta	1.600	1.100	950	3.650
Noleggi effettuati	2.940.000	1.550.000	1.140.000	5.630.000

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



Tabella 97 - Indicatori operativi del Car Sharing in Italia (principali operatori free floating) - 2022

	Milano	Roma	Altre città censite	Totale
Durata media (minuti)	76	92	54	74
Distanza media (km)	12,7	14,6	8,9	12,1
Noleggi per utente	3,3	1,9	1,6	2,3
Noleggi /gg per vettura	5,1	3,9	3,3	4,1

* principali operatori free floating

Il profilo dell'utilizzatore

Già da alcuni anni si è segnalato come il profilo dell'utilizzatore fosse sostanzialmente stabile da tempo. L'analisi temporale del mix di utenti per età e momento del noleggio (giorni della settimana e fascia oraria) non mostra scostamenti sostanziali. Si conferma una utenza di sesso maschile (64% del totale), con un utente di sesso femminile ogni tre utenti in totale. Il passare del tempo si legge anche sul mix per fascia di età, con un calo notevole degli utenti di 18-25 anni a seguito della pandemia; questa fascia di utenza si ferma infatti al 15% nel 2022 rispetto ad un 25% circa del pre-pandemia, molto probabilmente attratta anche dalle nuove (e forse più disponibili) forme di mobilità rappresentate dallo sharing di scooter, bici e monopattini. Di fatto restano invece stabili le altre fasce di età, con il conseguente aumento della sola fascia di utenti con più di 55 anni. Il pubblico più giovane (18-35 anni) rappresenta quindi ora circa poco meno della metà del pubblico complessivo, cedendo la maggioranza alle fasce più senior (si segnala una certa differenza, a tratti non irrisoria, tra i mix di età dei diversi operatori di car sharing).

Per quanto riguarda invece le abitudini di consumo, nessun cambiamento rilevante si è verificato nell'ultimo anno sulla distribuzione tra le fasce orarie della giornata, tutte rimaste allo stesso livello con variazioni inferiori al singolo punto percentuale. In generale, gli utilizzatori del Car Sharing rimangono equamente distribuiti tra le fasce orarie, con una minore presenza nella fascia 7:00-9:00 (il picco del traffico privato porta ad un allungamento della durata dei noleggi e quindi del relativo costo, disincentivando l'utilizzo dell'auto condivisa) ed un picco di utilizzo nella fascia 16.00-21.00.

Dal punto di vista dell'utilizzo settimanale la distribuzione è costante tra i giorni della settimana, senza variazioni rilevanti rispetto al 2021 o agli anni precedenti. Ciascuno dei 7 giorni della settimana pesa infatti tra il 13% ed il 14% del totale, con scostamenti poco significativi. Come confermato in passato, tale distribuzione è di fatto uniforme tra i singoli operatori, senza variazioni rilevanti.


Tabella 99 - Le abitudini di consumo - 2022

	18-25 anni	26-35 anni	36-45 anni	46-55 anni	>55 anni
Peso %	15%	34%	21%	17%	13%

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

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

In sintesi, il 2022 è l'anno del secondo, nuovo momento di assestamento produttivo del settore del car sharing dopo quello registrato appena un anno prima della pandemia, nel 2019.

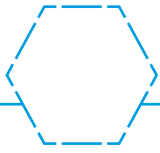
Da allora molte evidenze sono cambiate nel panorama competitivo e nella offerta di mobilità condivisa, ma resta ancora molto da fare nel pieno inquadramento della sharing mobility tra le possibili alternative alla mobilità pubblica. Il livello di tassazione e di gestione complessiva dell'offerta in sharing (operata da privati) è ancora vista molto spesso come "antitetica" invece che "complementare" alla mobilità pubblica su gomma e su rotaia. È ora di arrivare al superamento di questa concezione contrapposta pubblico/privato, inserendo il car sharing a pieno titolo nel panorama della mobilità metropolitana ed evitando che possa perdere il pubblico giovane, attratto da forme di mobilità più disponibili sul territorio e meno regolamentate.

Criticità del Car Sharing

Gli scenari di mobilità cittadina, turistica e business del nostro Paese sono sempre più incentrati su tre elementi chiave: condivisione, connettività e sostenibilità. Un graduale evoluzione che testimonia il nostro nuovo modo di muoverci per un utilizzo più intelligente dell'auto, verso forme di mobilità a consumo. Ed in ambito urbano, specialmente nelle città metropolitane, il car sharing rappresenta il miglior esempio di nuova mobilità.

Sussistono tuttavia varie criticità. La sostenibilità economica del servizio è infatti molto problematica, sia per i piccoli sia per i grandi operatori. Varie aziende di minori dimensioni hanno cessato l'attività, così come si è verificata la dismissione di servizi forniti da aziende pubbliche. Questo di fatto costituisce il più importante interrogativo sul futuro del car sharing.

Difetta principalmente una più lungimirante e responsabile politica dei grandi comuni. Questi, pur declamando le potenzialità benefiche del car sharing come elemento di de-



congestione del traffico, sollecitano le aziende di car sharing a pesanti adempimenti amministrativi e di servizio, comprimendone le potenzialità gestionali e di investimento. Inoltre il regime di tributi comunali non considera sufficientemente il car sharing in una logica di complementarità con il trasporto pubblico e di utilità sociale, settore che andrebbe invece incentivato proprio per i servizi erogati.

Per accelerare il progresso in atto, favorendo spostamenti e trasporti a beneficio del sistema collettivo, è fondamentale un cambio di marcia, anche promuovendo motorizzazioni più ecologiche e reti infrastrutturali di connessione, con una regolamentazione comunale improntata su logiche di sostegno e facilitazione del car sharing.

Ed il nuovo Governo può contribuire ad una diversa e più intelligente valutazione del Car Sharing in ambito locale, mettendo in agenda la revisione del Codice della Strada, ancorato ad una mobilità anni '80 che, non contemplando la sharing mobility, rischia di frenarne la diffusione.

L'utilizzo della leva fiscale

Un ulteriore strumento di sostegno al car sharing può essere individuato intervenendo sulla fiscalità generale. Oggi sono esenti dall'Iva le prestazioni di trasporto pubblico urbano di persone effettuate con taxi o altri mezzi di trasporto abilitati ad eseguire servizi di trasporto marittimo, lacuale, fluviale o lagunare. Sono, invece, assoggettate ad Iva al 10% le prestazioni di trasporto extraurbano di persone e quelle rese con mezzi diversi dai taxi (autobus, tram, metropolitana, aerei, ferrovie, Ncc).

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

Inoltre tale misura, che potrebbe trovare sede nel DDL sulla riforma tributaria in questi mesi in Parlamento, agevolerebbe l'integrazione del Car Sharing nei modelli di mobilità/trasporto locale, facilitando la fungibilità tra player e gli altri sistemi di mobilità, con speciale riferimento alla piattaforma Mobility as a Service attualmente in progetto in 10 città metropolitane, oltre che promuovere il car sharing a lunga distanza per favorire l'inclusione sociale collegando i piccoli centri.



I SERVIZI DI DIGITAL AUTOMOTIVE

Le principali sfide per il settore nell'era dell'automotive 4.0

Il mondo della mobilità è scosso da una serie di cambiamenti che stanno imponendo una visione sempre più orientata all'approccio "smart" nel volersi muovere, garantendo una pluralità di soluzioni con in primo piano l'*user experience* rispetto alla *customer experience*.

In questa vorticoso crescita di nuovi modelli di mobilità, l'industria ed i servizi automotive stanno riformulando le loro politiche, in un'ottica di innovazione e digitalizzazione, cambiamento fortemente richiesto su scala mondiale, al fine di contrastare l'inquinamento e la gestione del traffico nelle grandi città.

La trasformazione digitale sta ricoprendo un ruolo di primo piano, producendo stimoli e tendenze per le aziende automotive, oggi impegnate in una continua implementazione di software/sensoristica e, allo stesso tempo, di riorganizzazione delle attività produttive permeate dai concetti di sostenibilità e flessibilità.

L'intera filiera automotive 4.0 mira ad ottimizzare ed incrementare la competitività, sostenendo uno sforzo in progettazione e vendita di veicoli green secondo modelli di business in linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030-2035.

Uno sviluppo tecnologico che vedrà produrre anche un'enorme quantità di dati, verso cui i costruttori e gli utilizzatori dovranno dedicare grande attenzione in tema di privacy e di accesso.

Proprio i Big Data permetteranno di guidare la mobilità del futuro, che si baserà su modelli di Sharing Mobility e Mobility-as-a-Service (Maas), permettendo l'intermodalità con mezzi di trasporto diversi. In un ambito caratterizzato sempre più dall'implementazione di informazioni e IA, che permetterà di ottimizzare costi e tempi degli spostamenti quotidiani, gestendo in maniera maggiormente proficua le criticità associate alla mobilità delle città.

In questo contesto, un ruolo di primo piano sarà ricoperto dalle aziende specializzate nella digitalizzazione della mobilità, dalle società di autonoleggio e dai gestori di veicoli in sharing, affinché affianchino la transizione dalla proprietà del veicolo alla sua fruizione attraverso un servizio flessibile ed in linea con le diverse necessità degli utilizzatori, mettendo in campo la loro esperienza ed il loro know how riguardo i servizi di mobilità.

In tema di regolamentazione, risulterà importante stabilire una valida prassi in materia di condivisione dei dati, permettendo un continuo scambio tra utenti e fornitori di servizi, garantendo un'offerta in linea con le necessità degli utilizzatori e capace di adattarsi in tempo reale alle loro richieste.



Le iniziative delle associate ANIASA sono dirette ad integrare nei propri modelli di business gli aspetti inerenti alla mobilità digitale. L'impiego dell'intelligenza artificiale e l'utilizzo dei dati hanno permesso di sfruttare una delle principali applicazioni di questa tecnologia, come ad esempio la possibilità di programmare la manutenzione dei propri veicoli in flotta, ottimizzando le tempistiche per il cliente e garantendo alti standard di sicurezza e sostenibilità, oppure di digitalizzare i servizi dell'industry dell'assistenza stradale, focalizzando tutte le attenzioni a vantaggio del driver.

Investire nei nuovi settori della digital automotive, usando i flussi di dati generati dai veicoli e clienti, permetterà di abilitare nuovi ecosistemi di mobilità maggiormente connessi ed avanzati in grado di riconfigurare un intero comparto in ottica di minor impatto ambientale e sempre maggiore condivisione.

MaaS & user experience: la nuova concezione della mobilità

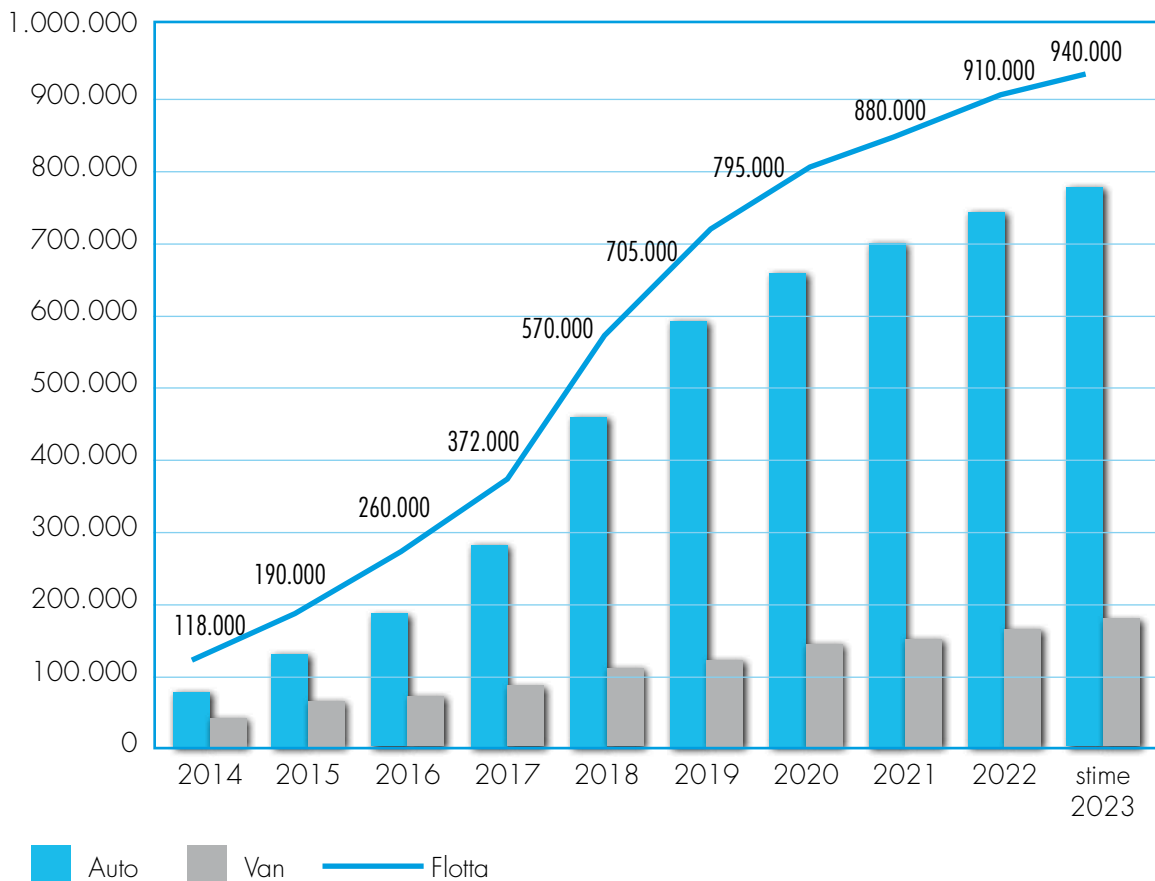
L'*User Experience*, l'esperienza passeggero in auto, è un aspetto del settore Automotive in costante crescita. Aspetto che sta diventando una delle massime priorità non solo delle case auto, ma specialmente delle imprese di noleggio, considerate le opportunità di interazione dei conducenti con il veicolo.

La fusione di modelli fisici e digitali guidati dall'elettrificazione, dalla connettività, dalla tecnologia di guida autonoma e dai modelli di proprietà fluida darà vita a esperienze utente senza precedenti. L'UX mira a fornire un feedback per esplorare, valutare e ottimizzare tali innovazioni e nuove opportunità derivanti da funzioni innovative, app o sistemi di interfaccia uomo-macchina (HMI).

Sistemi che consentono di comunicare con una macchina tramite dashboard, applicabili a qualsiasi schermo con una propria interfaccia grafica. Queste tecnologie stanno vivendo uno sviluppo ben oltre le aspettative, basti pensare che proprio il mercato HMI, che ha registrato nel 2020 4,3 mld di dollari di fatturato, vedrà un incremento del 30% nel 2025 raggiungendo il valore di 5,6 mld di dollari.

L'implementazione di queste tecnologie consentirà agli utenti della nuova mobilità una connessione continua con il veicolo e uno scambio dati in tempo reale grazie alla ricezione di informazioni prodotte ed elaborate da dispositivi installati a bordo come sensori e microcamere, ottimizzando la sicurezza e il monitoraggio del veicolo ancora prima che il conducente entri nel veicolo.

Un connubio di hardware e software che oltre ad essere in grado di fornire servizi innovativi legati alla sicurezza e manutenzione del veicolo, diventano uno strumento importantissimo per la fidelizzazione del cliente il quale avrà a portata di smartphone l'utilizzo completo di questi strumenti, agevolando soprattutto gli utenti della sharing mobility tramite piattaforme pensate ad hoc per usufruire del servizio e organizzare in maniera semplice gli spostamenti.


Grafico 54 - Dispositivi telematici flotta noleggio a lungo termine 2014-2023


La User-Experience sarà uno delle tematiche fondamentali per ciò che riguarda la nuova mobilità "smart", ambito nel quale il concetto di proprietà cederà il passo alla sola fruizione del servizio.

Di fatto, la Mobility-as-a-Service rappresenta l'insieme di servizi legati alla mobilità pubblica e privata, forniti da più provider, nella quale gli utenti possono prenotare e pagare servizi di mobilità urbana più efficienti e sostenibili, richiedendo una user experience estremamente intuitiva.

Al fine di avviare le azioni e politiche necessarie a realizzare gli obiettivi del Green Deal Europeo per una nuova era in chiave sostenibilità del settore trasporti, il Governo italiano ha deciso di incrementare le misure adottate sinora affinché si intraprenda in modo stabile il percorso che porterà alla transizione ecologica e digitale, oltre allo sviluppo delle necessarie infrastrutture.



I SERVIZI DI DIGITAL AUTOMOTIVE

Di fatto, il PNRR prevede 16 milioni di euro per sperimentare ed incrementare i servizi di MaaS in varie città metropolitane tramite soluzioni digitali, che permettano la pianificazione e il saldo degli spostamenti, rendendo più sostenibile, inclusiva e digitale la mobilità nei territori.

ANIASA intende essere uno dei protagonisti nella transizione ad un modello di trasporto smart, sicuro e sostenibile, ricoprendo un'attività di education per gli attori coinvolti in questo processo e, in particolar modo, per il decisore pubblico affinché si possano maggiormente sensibilizzare le iniziative che il comparto intende promuovere in relazione ai nuovi trend.

L'Associazione si prefigge attraverso confronti con le Istituzioni e le altre realtà coinvolte di fare ulteriore chiarezza in merito al rispettivo ruolo che il settore pubblico e quello privato dovranno ricoprire in questa evoluzione del concetto di mobilità, senza tralasciare l'aspetto legato all'utilizzo e condivisione dei dati, in modo tale da costruire valide fondamenta per la futura frontiera della smart mobility.

In tale direzione si può costruire una salda cooperazione in ambito pubblico/privato, che garantisca trasparenza e competizione dei servizi, migliorandone di conseguenza efficienza e qualità, in base ad una multi-modalità di servizi di trasporto, che favorisca l'innovazione del settore in un mercato libero e senza condizioni di monopolio.

Per gli operatori di trasporto il MaaS raffigura una grande opportunità di incrementare i volumi di fatturato e raggiungere nuovi target di clientela grazie alla possibilità di indirizzare in modo specifico la propria offerta di servizi, creando un moderno canale di distribuzione in grado di generare un touchpoint di valore tra operatore di mobilità e utente.

Per mezzo della raccolta e dell'utilizzo dei Big Data, gli operatori avranno a disposizione uno strumento in più per comprendere i modelli di viaggio, migliorare la user experience e ottimizzare la rete calibrando domanda e offerta; tematiche perfettamente in linea con le proposte della Sezione Digital di ANIASA onde favorire l'arricchimento delle proposte di viaggio su standard dinamici e originali collegati all'esperienza del cliente.

ANIASA: promuovere un marketplace co-competitivo

Diventa pertanto di rilevante importanza la promozione di un marketplace nel quale i player MaaS, gli application provider e gli attori del trasporto possano sviluppare in autonomia politiche commerciali utilizzando i dati, anche personali, nel rispetto delle normative (modello co-competitivo, una sinergia tra collaborazione e competizione).

Le aziende associate ad Aniasa dispongono dell'esperienza e della conoscenza necessarie per ricoprire un ruolo da protagonisti all'interno di questo non più rinviabile processo di innovazione. È necessario, quindi, accompagnare le trasformazioni dei trasporti e le iniziative rivolte alla integrazione dei servizi di mobilità verso l'End User, con l'obiettivo



di favorire lo sviluppo di strumenti che consentano l'arricchimento dell'offerta di servizi di trasporto, non solo nella definizione della scelta del viaggio – basata su indicazioni “standard” (intermodalità/programmazione viaggio/valutazione costo) – ma anche in parametri dinamici e innovativi collegati al servicing ed all'esperienza di viaggio stessa (quindi alla profilazione dei servizi, elemento caratterizzante le scelte degli utenti).

Il framework di riferimento elaborato dalla Sezione Digital Automotive di ANIASA è più articolato rispetto a quello del PNRR. In particolare, ANIASA propone di inserire un livello di integrazione aggiuntivo, proponendosi come aggregatore e voce unificante delle istanze dei propri associati che operano nell'utilizzo dei dati del settore automotive.

Inoltre nella definizione degli standard e nella necessità di un punto di convergenza nazionale, è necessario definire condizioni di marketplace, permettendo “autonomia” ai singoli operatori della mobilità (trasporto, Maas Operator, Mobility Application Providers) di poter gestire con flessibilità le proprie politiche commerciali e di offerta, come anche politiche di fidelizzazione e loyalty basate sui dati personali.

Lo sviluppo del layer nazionale (DS&SRF), come elemento infrastrutturale, deve abilitare la cooperazione in ambito pubblico/privato per l'erogazione del trasporto, garantendo trasparenza ed interoperabilità, ma anche competizione sui servizi, in base alla differenziazione delle offerte dei singoli operatori.

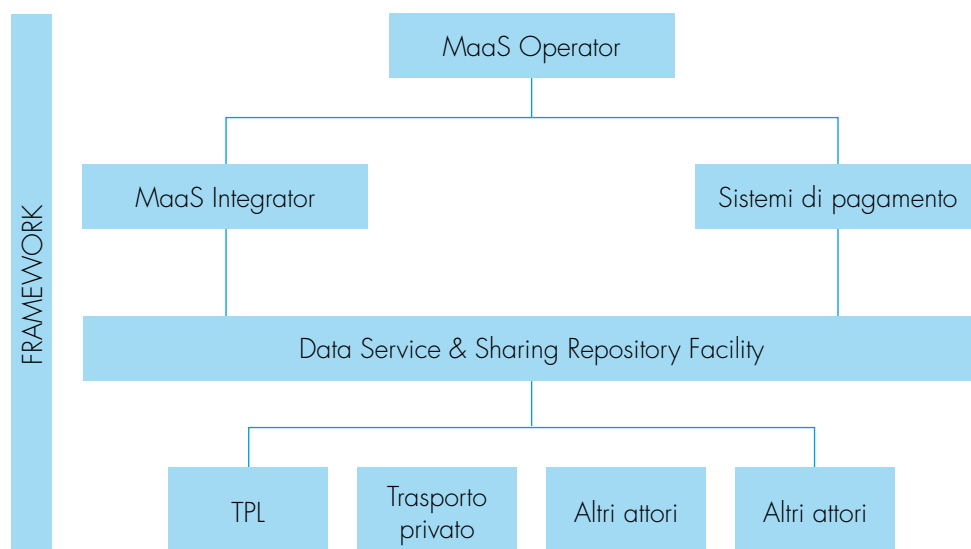
L'architettura deve prevedere la possibilità di sviluppare applicazioni di mobilità finalizzate a:

- un'offerta di soluzioni alternative e intermedie nei confronti del MaaS ed erogate con una modalità di Software as a Service nei confronti degli operatori che si rivolgono al mercato consumer;
- flussi operativi distintivi in aggiunta a quelli già proposti, che prevedono la “segregazione” dei dati dinamici che sono richiesti per applicazioni di profilazione indirizzate da operatori qualificati quali i TSP o i SaaS provider, mantenendo nel contempo l'interoperabilità.

ANIASA propone un modello in cui la gestione del layer aggiuntivo di integrazione dei dati sia affidata ad un 'broker': un ente pubblico o privato – da individuare o costituire –, che operi secondo standard definiti nell'interesse degli attori MaaS e che garantisca loro pari opportunità di accesso ai dati e protezione degli stessi secondo le regole vigenti. In sostanza, si tratta di realizzare un modello simile a quelli della gestione in concessione di infrastrutture in monopolio.



Grafico 55 - MaaS 4 Italy – modello proposto ('broker')



Con l'accesso ai dati del cittadino, gli associati ANIASA possono – tramite tecnologia esistente – restituire valore abilitando servizi per ridurre gli incidenti, il traffico e l'inquinamento

Big Data: un potenziale ancora inesplorato

L'intero automotive si sta sempre più confrontando con la rivoluzione digitale con impatti su tutto il business e la supply chain. Gli OEM in questa delicata fase risultano essere non più meri produttori di veicoli, ma fornitori di servizi legati alla mobilità. Nuove tecnologie e piattaforme hanno reso possibile realizzare soluzioni digitali nelle quali i veicoli sono connessi attraverso un continuo flusso di scambio dati, sia con gli altri veicoli che con le infrastrutture circostanti grazie alle moderne tecnologie di "V2X" (Vehicle to Everything).

Oggi disponiamo di mezzi necessari per raccogliere, archiviare ed elaborare dati di mobilità di una quantità, qualità e tempestività senza precedenti, grazie alla diffusione di dispositivi dotati di GPS e connessi con lo spazio che li circonda, insieme alla diffusione delle reti di comunicazione 4G/5G.

Poiché l'informatica ubiqua pervade la nostra società, i dati sulla mobilità rappresentano una fonte di informazioni molto utile: ogni veicolo connesso produce dati pari a 25GB per ogni ora di utilizzo. Le tracce di movimento registrate possono aiutare, ad esempio, ingegneri dei trasporti e urbanisti a prendere decisioni in un ampio spettro di applicazioni relative all'ingegneria del traffico e la gestione del rischio.

Quello che gli operatori del settore stanno chiedendo a gran voce è una legislazione europea che regoli l'accesso ai dati prodotti dai veicoli. Rilevante a tal riguardo la



lettera inviata a gennaio scorso da 10 federazioni Automotive alla Presidente della Commissione EU Ursula von der Leyen, sollecitando una legislazione chiara e definitiva; iniziativa supportata da ANIASA insieme ad altre importanti associazioni della filiera, ribadendo la necessità che i rappresentanti istituzionali italiani intervengano in sede europea.

L'accesso ai dati che il veicolo è in grado di generare diventa, infatti, un fattore strategico per gli operatori, anche sotto il profilo concorrenziale e di tutela della proprietà industriale, rappresentando un vantaggio competitivo per chi lo possiede e una barriera all'ingresso per quanti ne siano esclusi.

Ad esempio, i Gps presenti nei veicoli permettono di ricevere una mole di dati che, in un secondo momento, grazie a sistemi di AI, daranno la possibilità di analizzare le percorrenze del traffico, della Sharing mobility e delle flotte, consentendo di stabilire e prevedere interventi in chiave di mobilità, tra cui la percentuale di vetture che può essere convertita in elettriche, grado di elettrificazione, impatto ecologico e ambientale e soluzioni di ricarica.

Oggi gran parte delle flotte aziendali è connesso con device nativi o AM - nel 2030 si prevede che il numero di veicoli connesso supererà il miliardo di unità - consentendo un tracciamento sul territorio che permette di pianificare ed attivare una vasta gamma di interventi, i quali vengono elaborati nei moderni sistemi di *business intelligence* razionalizzandoli per una lettura proficua ed una futura applicazione in materia di *total cost mobility*.

Le difficoltà di domani per l'auto high-tech

È evidente che le auto hanno bisogno di tecnologia avanzata per raggiungere gli obiettivi di sviluppo prefissati. Il mercato della "smart mobility" è agli albori, ma al contempo promette decine di miliardi di chipset sempre più complessi da produrre su specifiche dell'industria automobilistica.

Un mercato che si stima possa raggiungere entro il 2030 valori pari a circa 80 mld di euro, un incremento del 70% rispetto ad oggi: un potenziale di crescita per l'intera economia della tecnologia, che non passa inosservato ai maggiori player industriali mondiali, che spaziano dalla finanza alla produzione di soluzioni software, in ottica di business opportunity.

Settore quello dei chip che sta vivendo una crisi di offerta senza precedenti, iniziata con la pandemia di Covid-19 e aggravata dalla guerra in Ucraina che ha portato ad uno shortages globale di semiconduttori. Tutto ciò in un contesto mondiale in cui la quota europea nella produzione di microchip è passata dal 40% degli anni 90 al 10% del 2020.



I SERVIZI DI DIGITAL AUTOMOTIVE

Anche ANIASA si è espressa in merito, evidenziando le difficoltà del settore del settore nell'approvvigionamento dei veicoli sul mercato EU ed i rischi di una maggiore apertura del settore al mercato cinese.

Il 18 aprile 2023 è stato approvato il piano di investimenti "European Chips Act" per aumentare la produzione di semiconduttori in Europa con investimenti pari a 43 mld di euro tra finanziamenti pubblici e privati.

L'Associazione, grazie alle sue iniziative e in collegamento con organismi sovranazionali come Leaseurope, continua a sostenere lo sviluppo e l'attenzione verso la nuova mobilità digitale, punto nevralgico per una transizione ecologica ed economica nel nuovo ecosistema dei trasporti, con l'obiettivo di promuovere, difendere e sostenere la mobilità a noleggio, la vera protagonista della trasformazione e democratizzazione nella nuova e complicata era della *smart mobility*.

IMPRESE ASSOCIATE



ACI GLOBAL S.p.A.

www.aciglobal.it



ACI Global Servizi

ACI GLOBAL SERVIZI S.p.A.

www.aciglobalservizi.it



ACI Infomobility

ACI INFOMOBILITY S.p.A.

infomobility.aci.it



ALD
Automotive

ALD AUTOMOTIVE ITALIA S.r.l.

www.aldautomotive.it

ALPHABET

ALPHABET ITALIA S.p.A.

www.alphabet.com/it



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

ARVAL SERVICE LEASE ITALIA S.p.A.

www.arval.it

avis budget group

AVIS

Budget

Maggiore

AmicoBlu

AVIS BUDGET ITALIA S.p.A.

www.avisautonoleggio.it

www.budgetautonoleggio.it

www.maggiore.it - www.amicoblu.it



AUTONOLEGGI DEMONTIS S.p.A.

www.autonoleggidemontis.com



AUTOSYSTEM

www.autosystemspa.rent



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

avm.avmspa.it/it



B-RENT S.r.l.

www.b-rent.it



CAR2GO ITALIA S.r.l.

www.share-now.com



CARTABIANCA

www.cartabianca.eu



DEKRA ITALIA S.r.l.

www.dekra.it



DRIVEEVOLVE

www.drivevolve.it



E-VAI S.r.l.
www.e-vai.com



ECO PROGRAM FLOTTE S.r.l.
www.ecoprogram.net



ENI SUSTAINABLE MOBILITY
enjoy.eni.com

MØBILIZE Lease&Co

ES MOBILITY
www.mobilize.it



EUROP ASSISTANCE VAI S.p.A.
www.europassistance.it



EUROPCAR ITALIA S.p.A.
www.europcar.it



GEOTAB GmbH
www.geotab.com/it/



HERTZ ITALIANA S.r.l.
www.hertz.it



ITALY CAR RENT S.r.l.

www.italycarrent.com



LEASEPLAN ITALIA S.p.A.

www.leaseplan.com/it-it/



LOCAUTO S.p.A.

www.locautorent.com



LOCAUTO RENT S.p.A.

www.locautorent.com



LOJACK ITALIA S.r.l.
GRUPPO CALAMP

www.lojack.it



MERCURY S.p.A.

www.mercuryspa.it



METROPARK S.p.A.

www.metropark.it



MORINI S.p.A.

www.morinirent.com



OCTO TELEMATICS S.p.A.

www.octotelematics.com



PROGRAM
Lasciati guidare

**PROGRAM
di Autonoleggio Fiorentino Srl**

www.programautonoleggio.com



SAFO GROUP S.p.A.

www.safogroup.eu



SICILY BY CAR S.p.A.

www.sicilybycar.it



SIFÀ
Gruppo BPER Banca

**SIFÀ
Società Italiana Flotte Aziendali S.p.A.**

www.sifa.it



TARGA TELEMATICS S.p.A.

www.targatelematics.com



TEXA

TEXA S.p.A.

www.texa.it



UnipolRental
NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

UNIPOLRENTAL S.p.A.

www.unipolrental.it



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



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



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



VIAGGIARE RENT
www.viaggiararent.com



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



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

ADESIONE TECNICA



DRIVALIA
www.drivalia.com



e-GO! DRIVALIA
www.e-go.drivalia.com



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

SOCI AGGREGATI



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



ABEONA S.r.l.
www.abeona.it



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



AUTONOLEGGI GIMAX
www.gimaxrent.it



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



CONSORZIO D.E.A.
www.consorziodea.com



D.C.A. CONSULTING S.r.l.
www.dcaconsulting.it



FAROTTO S.r.l.

www.farottoauto.it



FINAUTO S.p.A.

www.finautoprato.it



GENERAL LEASING S.r.l.

www.generalleasing.it



HANDLING S.r.l.

www.handlingonline.com



IL NEGOZIO DEL NOLEGGIO

www.ilnegoziodelnoleggio.com



MORENO RENTING S.r.l.

www.morenorenting.it



MUOVIAMO PARKING S.r.l.

www.muoviamo.it/parking.html



PANTOMAX AUTOMOTIVE S.r.l.

www.pantomax.it



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



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



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



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



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



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

Promosso da

ANIASA

Immagine coordinata, editing

Sumo Publishing - Fleet Magazine

Realizzato da

Sumo Publishing - Fleet Magazine

Analisi Dati e Redazione

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

*Flotte aziendali in EU a cura
di Dataforce Italia*

Car Sharing a cura di Bain & Co.

*Servizi di Digital Automotive
a cura di ANIASA*

Finito di stampare
nel mese di giugno 2023

“Rapporto ANIASA 2022”
è disponibile sul sito
www.aniasa.it

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

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

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

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

Diritti: ANIASA