

Anno X ■ giugno - luglio 2015

www.missionline.it

MISSION *Fleet*

La rivista dell'auto aziendale

Aniasa

Mobilità, sempre più smart
Uno scenario al 2030

Gestione

Car Policy: un'analisi
a più dimensioni



AUDI Q7
INNOVAZIONE SENZA
COMPROMESSI



L'editoriale

di Alberto Vita



UN GIORNALE FATTO DI CONTENUTI. E DI PERSONE

Numeri, trend, analisi, previsioni e tutto quello che fa "fleet". Sempre, naturalmente, con il massimo rigore e autorevolezza possibili. Come nuovo direttore di MissionFleet certamente non andrò a dissipare il grande lavoro che i miei predecessori hanno fatto su questa rivista, riportando con grande scientificità i valori del mercato e dove questo stia andando. Un ottimo lavoro che non voglio perdere neppure dal lato umano, perché il valore di un giornale lo fa chi sul giornale ci scrive. Ecco perché riproponiamo la meticolosità di Mauro Serena, che rimane con noi come direttore scientifico, con un articolo di approfondimento sulle Car policy; la grande penna di Pierluigi Bonora, con le sue precise Analisi e le Novitauto; e la scientificità di Luca Amadio e di Serena Piazza nel riportare i tanti dati prodotti da Aniasa e dal DealerStat. Proprio l'articolo su DealerStat mi fa dire che, rispetto al passato, cercheremo però di allargare un po' più gli orizzonti, investigando quanto più possibile i settori limitrofi al nostro. Con, a questo proposito, in arrivo interessanti (speriamo!) novità sui numeri post estivi, che saranno sempre più integrati con il nuovo sito Missionline, in Rete proprio a partire da settembre. Novità che andranno a lambire le nuove figure che si affacciano sul mondo della Mobilità, di cui parliamo anche sull'altra nostra rivista di casa, ovvero Mission, che tra i suoi interessanti contenuti si occupa sempre più di Bleisure o di viaggiatori della Generazione Y. Naturalmente ci sarà qualche new entry,

specializzata nelle nuove tematiche, che ci aiuteranno anche ad avere una maggior presenza negli eventi di settore, come potete vedere anche dal numero che avete tra le mani. Dove trovate anche tanti miei interventi. Spero graditi. Infine, anche se poi questa non è una grande novità bensì un trend della società globale, è mia intenzione affrontare il più possibile il mondo delle nuove tecnologie e della sharing economy (di cui se ne parla nell'articolo sul Barometro Arval) con la rubrica Uno sguardo sul futuro e su altri spazi editoriali che stiamo approntando. Insomma al via la sfida, l'ennesima per questa piccola ma tenace casa editrice che, inevitabilmente, si sposterà sempre di più anche sul web. Con prodotti che, come per quello che avete tra le mani, curerò io di persona (o, come direbbe il Catarella di Montalbano, di *persona pirsonalmente...*).

Ed essendo un cantiere, anche se si basa su solidissime fondamenta, siamo assolutamente aperti a qualsiasi suggerimento per questo "nuovo" MissionFleet e per il sito Missionline in arrivo.

Sperando di avervi fatto venire almeno un po' di voglia di conoscere quello che il mondo Newsteca vi riserverà (e non abbiamo neanche accennato ai nuovi eventi in programma...), vi auguro una buona lettura.

E, naturalmente, anche una buona estate.

 @chevida
vita@newsteca.it

MOBILITÀ, SEMPRE PIÙ SMART UNO SCENARIO AL 2030

Cambio di copione per il tradizionale ritrovo annuale di Aniasa, in occasione del suo 50° compleanno: al Rapporto Annuale, che fotografa come sempre in dettaglio il settore del noleggio, è stato affiancato un convegno insieme alla Fondazione Censis per lanciare lo sguardo sul futuro.



di Luca Amadio



Il mese di maggio ha visto ANIASA – l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici di Confindustria – al centro di due appuntamenti

di rilievo per il mondo dell'auto e dei servizi che vi ruotano attorno. Alla tradizionale conferenza stampa dedicata alla presentazione del Rapporto Annuale 2014, tenutasi a Milano, l'Associazione ha voluto aggiungere un convegno dedicato alla *vision* sulla mobilità del futuro, da qui al 2030, organizzato a Roma con la presenza di esperti del settore e personalità istituzionali. Entrambi gli avvenimenti sono stati organizzati nel quadro dei festeggiamenti per i 50 anni dell'associazione.

RAPPORTO ANIASA: UNO SGUARDO AL PRESENTE

MILANO - Un 2014 ancora molto difficile per il mondo automotive, dove il settore del noleggio ha sostenuto il mercato dell'auto, visto le difficoltà perduranti delle immatricolazioni dei privati, con un boom del car sharing. Queste, a sommi punti, le risultanze del rapporto Aniasa presentato dai vertici dell'Associazione a Milano: "Abbiamo chiuso il 2014 con un fatturato a più 0,8%, a quota 5,1 miliardi di euro, con un flotta circolante di 690mila veicoli e 269mila

immatricolazioni, il 20% del totale, continuando anche nei primi mesi del 2015 nel nostro ruolo di supporto alla mobilità aziendale e all'offerta turistica con un significativo più 5,3% del giro di affari e un più 22% per le immatricolazioni" spiega Fabrizio Ruggero presidente di Aniasa nonché amministratore delegato e direttore generale di Europcar Italia "anche se in questi dati bisogna calcolare il sempre maggior impatto del rent to rent".

Una modalità di acquisizione e di ri-noleggio delle auto che è



passato, secondo quanto sottolinea **Alfonso Martinez Cordero**, vice presidente Aniasa e direttore generale di LeasePlan, “cresciuto del 40% nel 2014”.

“Il parallelo calo delle vendite di auto ai privati” dice Ruggero “conferma un’ancora complicata uscita dalla crisi dell’economia, ma fornisce indicazioni di un progressivo maggior interesse verso una cultura ‘pay per use’, meno vincolata alla proprietà del bene auto, che ben si coniuga con le nuove tecnologie. Ecco perché per la prima volta abbiamo deciso di dare i numeri del comparto del **car sharing** e di monitorare sempre più da vicino la **smart mobility**, per noi un settore chiave, con le nuove forme di mobilità; il car sharing, appunto, ma anche il **car pooling** o le realtà tipo **Uber**”. Che, certamente, non fanno impazzire i vertici di Aniasa ma che “sono molto utilizzate dai cittadini” sottolinea Ruggero. Così come il car sharing, che nel mondo conta 5 milioni di utenti e 100mila veicoli in flotta e che, dal momento dello sbarco nel nostro Paese, nell’estate 2013, ha raggiunto il ragguardevole numero di 487mila iscritti al servizio, una flotta di 3.300 unità e oltre 5 milioni di noleggi.

IL NOLEGGIO SOSTEGNO ALLE AZIENDE

I due settori più maturi, noleggio a breve e lungo termine, l’anno scorso hanno entrambi evidenziato buoni risultati confermando la loro capacità di garantire stabilità dei costi e flessibilità operativa, funzionando da sostegno finanziario alle aziende e permettendo di focalizzare le risorse aziendali sul core business.

INDICATORI CHIAVE SETTORE NOLEGGIO

	2014	2013	2012	Var.% 2014/13
Fatturato (mln E) [*]	5.168	5.129	4.950	0,8%
Flotta				
- breve termine: flotta massima	143.058	137.817	141.138	3,8%
- lungo termine: end fleet	546.047	529.839	526.822	3,1%
Immatricolazioni (**)	268.930	234.712	256.418	14,6%
- breve termine	77.756	82.287	86.247	-5,5%
- lungo termine	191.174	152.425	164.791	25,4%

INDICATORI CHIAVE SETTORE NOLEGGIO A BREVE TERMINE

Indicatore	2014	2013	Variazione
Fatturato	1.064 milioni	1.044 milioni	1,90%
Giorni di noleggio	28.6 milioni	27.7 milioni	3,50%
Numero di noleggi	4.3 milioni	4.2 milioni	3,60%
Durata media per noleggio	6,6 giorni	6,6 giorni	-0,1%
Fatturato per giorno di noleggio	35,1€	35,8€	-2,2%
Flotta media	103.085	100.260	2,80%
Immatricolazioni (auto e furgoni)	77.756	82.287	-5,5%
Occupati	4023	4064	-1%
Stazioni di noleggio	979	1.003	-2,4%

INDICATORI CHIAVE SETTORE NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

Indicatore	2014	2013	Var.
Fatturato da contratti	4.047 milioni	4.030 milioni	0,40%
Fatturato da rivendita usato	1.403 milioni	1.224 milioni	14,60%
Flotta a fine anno	546.047	529.839	3,10%
Fatturato medio	621€	630€	-1,5%
Durata media	45,8 mesi	46,9 mesi	-2,3%
Km medi / anno	29.490	29.705	-0,7%
Dipendenti	2.850	2.753	3,50%
Immatricolazioni auto, VCL, altro	191.174	152.425	25,40%
Fatturato medio a km	0,253€	0,255€	-0,8%

Il noleggio a breve termine ha superato quota 28.6 milioni di giorni di noleggio (più 3,6% sul 2013) e 4.4 milioni di persone – quasi 500 ogni ora – raggiunte tramite i desk aeroportuali e ferroviari (65%), a supporto del traffico leisure e business. Rilevante è stato l’aumento delle prenotazioni effettuate online che, con la sua trasparenza, ha incrementato la già forte pressione sulle tariffe alla quale gli operatori hanno risposto attraverso la ricerca di maggior efficienza, grazie all’implementazione del *rent to rent*, la riduzione della rotazione

della flotta e il maggior utilizzo dei veicoli.

Altro fenomeno che il 2014 ha evidenziato è il maggior peso dell’intermediazione tra cliente e società di noleggio a breve.

Il fenomeno si sta sviluppando tanto da ritenere che tra pochi anni il noleggiatore svolgerà semplicemente una funzione di organizzazione degli aspetti logistici, finanziari e operativi lasciando agli intermediari la gestione del rapporto con il cliente. Questo fenomeno non è sempre indolore in quanto, mentre le società di noleggio si attonano al codice etico

RENT TO RENT: IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE STAGIONALE

COS'È: la società di noleggio a breve acquisisce l'uso dei veicoli tramite una società di noleggio a lungo termine o attraverso il leasing finanziario abbinando queste formule di acquisizione ai rapporti diretti con le Case e i Concessionari per l'acquisto diretto.

Il rent-to-rent è quindi una modalità di acquisizione del veicolo per sfruttare al meglio sinergie aziendali e di contenimento del TCO. A ciò si aggiunge il grande contributo per la diffusione nel territorio di piccola imprenditoria nel settore del noleggio, con speciale riferimento alla particolare fase dello start-up.

DIMENSIONI: si stima che le immatricolazioni siano state circa 40.000 nel 2014. In forte incremento. È da evidenziare che si tratta di un fenomeno con una forte variabilità della domanda/offerta del mercato nel corso dell'anno.

QUANDO SI MANIFESTA: in relazione al trend delle immatricolazioni nel corso dell'anno solare e del volume dei veicoli in flotta nel corso del 2014 si è trattato, in linea di massima e per evidenti motivi di efficienza nella gestione della flotta a breve termine, di contratti che di solito hanno graduale termine nei mesi successivi alla stagione estiva.

PERCHÉ SI USA: la società di noleggio a breve termine ottimizza:

- area finanziaria: nessun rapporto con le banche
- area operativa: il veicolo è gestito dal noleggiatore a lungo termine
- remarketing: se ne occupa il noleggiatore a lungo, non c'è più necessità di contrattualizzare buy back con i Costruttori o di affrontare il rischio del Valore Residuo e di seguire le vendite usate con pochi volumi.

La società di noleggio a lungo termine migliora:

- quantità di veicoli acquistati: maggiori sconti dai Costruttori
- usato: differenziazione della propria offerta di prodotto usato (basso chilometraggio, maggiori quantità) e possibilità di riutilizzo per flottini / noleggio a lungo termine di veicoli usati
- gestione operativa: economie di scala.

Dai noleggiatori a breve è anche utilizzata per particolari differenti necessità operative come la disponibilità con maggior frequenza di auto nuove e il contenimento delle auto e veicoli commerciali leggeri sostitutivi, il c.d. flottino.

CHI LO USA: se fino a poco tempo fa fonte della richiesta erano stati i grandi operatori nazionali del breve per esigenze connaturate essenzialmente alla stagione estiva, si sta assistendo a una domanda sempre più diffusa anche da parte di piccoli operatori specializzati nel breve o nel lungo termine ovvero, in crescenti casi, pronti a offrire al cliente ogni tipologia di noleggio. Presenti sul territorio spesso con un network di proprie officine di assistenza, questa tipologia di operatori ha la possibilità di un contatto estremamente diretto con la potenziale clientela e si avvale pertanto sempre più del noleggio a lungo termine che permette una maggiore flessibilità riguardo l'offerta e il grande vantaggio di contenere al massimo gli investimenti finanziari.

QUALI PROSPETTIVE: il fenomeno ha avuto un forte impatto nel 2014 e si ritiene che abbia ulteriori margini di crescita per effetto del diffondersi del car sharing, dei c.d. flottini e delle piccole società di noleggio radicate sul territorio.

dell'Associazione ANIASA, gli intermediari non sono tenuti a ottemperarvi e talvolta generano problematiche legate alla mancanza di chiarezza verso il cliente.

Il giro d'affari del rent-a-car ha superato il miliardo di euro (più 1,9% sul 2013) costituito in gran parte dal noleggio di autovetture rispetto ai Veicoli commerciali

leggeri (solo il 5% del totale).

Unico segno meno il numero d'immatricolazioni (meno 4,8% sul 2013). Due i motivi. Uno, appunto, per il meccanismo del *rent to rent*, per cui la società di noleggio a breve acquisisce l'uso dei veicoli tramite le Nlt o con la formula del leasing finanziario. In secondo luogo la grande quantità di immatricolazioni a

fine 2013, su pressione delle Case costruttrici alla ricerca di quote di mercato "last minute", per veicoli messi in esercizio nel 2014 dagli operatori a breve termine.

Il noleggio a lungo termine ha raggiunto quota 546mila veicoli in flotta, nuovo record, superando la crisi degli anni 2010-2011 e ampliando il suo portafoglio clienti, ora composto da quasi 70mila aziende (di cui 2.700 P.A.), sempre più alla conquista della clientela aziendale di piccole dimensioni e dei professionisti.

Il fatturato prodotto dai canoni di noleggio ha superato quota 4 miliardi di euro, con una crescita del 2%. Il giro d'affari, comprensivo dell'attività di vendita dei veicoli usati e con il piccolo contributo dal c.d. preleasing, si è avvicinato ai 5,5 miliardi di euro (più 3,7% sul 2013).

Tra le ragioni che hanno generato questi numeri oltre al *rent to rent*, anche le necessità del rinnovo delle flotte aziendali con contratti prorogati a seguito della crisi economica, ma anche la maggiore diffusione di questa formula di acquisizione dei veicoli presso aziende di piccole dimensioni, partite IVA e artigiani.

A questo proposito Martinez pone l'accento su come sia ancora difficile la presa di questo strumento presso i privati, probabilmente ancora convinti della sua elevata onerosità. Per questo motivo i noleggiatori hanno iniziato a svolgere un'attività di comunicazione attraverso media finora poco utilizzati come la televisione e la radio con l'obiettivo di evidenziare i pregi del noleggio anche per i privati (capacità del noleggiatore su

acquisto/rivendita auto, costi di gestione e diversificazione del rischio) e il concetto di mobilità, più moderno rispetto al concetto di proprietà, destinato in futuro a consentire una gestione auto più ragionevole e razionalizzata: ovvero il "pay as you drive". Proprio la telematica, elemento nuovo e ricco di applicazioni ancora poco o nulla diffuse sul mercato, sarà uno strumento in grado di garantire nuova linfa all'utilizzo dei veicoli, aziendali e non, modificandone il paradigma e chiudendo un ciclo cinquantennale nato con la motorizzazione di massa negli anni '60 quando l'auto costituiva lo status symbol per giovani e meno giovani.

RAPPORTO CENSIS: UNO SGUARDO AL FUTURO

ROMA - In vista dell'apertura di questo nuovo ciclo di vita dell'auto con il "Rapporto della mobilità degli italiani - Dallo scenario attuale al 2020-2030" ANIASA e la Fondazione CENSIS hanno presentato la loro visione della mobilità per i prossimi 15 anni.

Marco Baldi, responsabile area territorio ed economica CENSIS, presentando i risultati dello studio, indica i tre principali trend caratterizzanti l'apertura del nuovo ciclo: **"crescita delle megacittà, aumento del pendolarismo e turismo"**.

Le previsioni circa la crescita delle megacittà, dove già oggi si addensa circa la metà della popolazione italiana, prevedono che in futuro si raccoglieranno oltre 33 milioni di abitanti. Una prima conseguenza sarà l'aumento del pendolarismo, in particolare al Centro-Nord: saranno quasi 31 milioni gli

italiani destinati a spostarsi per studio o lavoro dove già oggi il 71% si sposta per lavoro in auto. Infine il boom del turismo: lo studio indica una previsione di 68 milioni di arrivi internazionali nel 2030 a fronte degli odierni 48 milioni. Inoltre, come sottolinea **Giuseppe De Rita, presidente della Fondazione CENSIS**, altri elementi caratterizzano la situazione italiana come il fatto che **"la quota di giovani acquirenti di autoveicoli è già oggi in decrescita significativa (dal 14% al 8% nella fascia di età 18-29 anni), indice anche del calo di feeling verso la proprietà dell'auto"**, le immatricolazioni a "privati" sono ai minimi storici (e non è solo la crisi a rimandare l'investimento in un bene durevole) ed è in crescita il numero dei neopatentati over 65 e in generale il numero di anziani con patente (oggi il 53% contro il 38% del 2008), "con evidenti esigenze di semplificazione della gestione dell'auto".

L'Unione Europea, a sua volta, prevede il passaggio da 953 a 1.095 Gpkm (miliardi di passeggeri-km/anno) e sicuramente tutti questi fattori contribuiranno all'incremento della quantità di spostamenti anche in Italia. In questo contesto l'auto continuerà a rivestire il suo ruolo centrale pur perdendo il suo appeal di bene simbolo (Grafico 1). Ancora Marco Baldi sottolinea la parola magica: libertà. "Libertà di scegliere l'auto senza possederla ma adattandola a esigenze cangianti (ciclo di vita, residenza, lavoro, reddito), di condividere l'utilizzo della propria auto con altre persone, di utilizzare il trasporto pubblico ove più efficace, di raggiungere

la propria destinazione con diversi mezzi in funzione del tragitto (**auto, treno, metropolitana, bus, taxi/Uber-like, car/bike sharing, car pooling privato**) in logica multimodale, di evitare o procrastinare l'acquisto di beni durevoli, di sottrarsi a eventi aleatori e imponderabili ed a oneri burocratico-amministrativi. Infine: libertà di non vivere la mobilità come problema!".

Quindi? **Andrea Cardinali, vice presidente ANIASA**, sintetizza così le soluzioni: "l'auto dovrà rispondere a queste sfide e la ricerca dice che lo farà con una forte componente di innovazione tecnologica lungo tre direttrici: motori, a propulsione ibrida e/o elettrica; *connected cars*, connettività tra le auto e i sistemi di regolamentazione del traffico e con i driver e con la telediagnosi; *autonomous car*, affrancamento dell'auto dall'uomo per il suo funzionamento".

Quali nuovi stereotipi avremo di fronte? Sempre Cardinali ne approfondisce tre.

"Il cliente, sempre più pendolarizzato che vede il suo spostamento da un luogo a un altro in termini multi-modalità, con esigenze flessibili in termini di tipologia di auto, per bagagliaio, autonomia, prestazioni, numero di posti, etc., e disposto alla condivisione dello strumento di trasporto. La struttura, ovvero un sistema driver-centrico e non più targa-centrico come oggi". Agli attuali operatori secondo la logica proprietario-fornitore se ne aggiungeranno altri con funzione aggregatrice di servizi di mobilità per le mutevoli esigenze spot del cliente. L'attuale distinzione tra

GRAFICO 1 - LE STIME UE PER L'ITALIA: EVOLUZIONE DELLA DOMANDA DI TRASPORTO PASSEGGERI 2020-2030

Modalità di trasporto	2010	2020	2030
Auto e moto privati	741	755	818
Trasporto pubblico su strada	103	105	113
Reti su ferro	56	61	75
Aviazione	49	65	84
Navigazione interna	4,5	4,7	5,1
Totale	952,9	990,8	1094,8

Dati in Gpkm (miliardi di passeggeri-km/anno)

Fonte: elaborazione Censis su dati Commissione europea (EU Energy Trends)

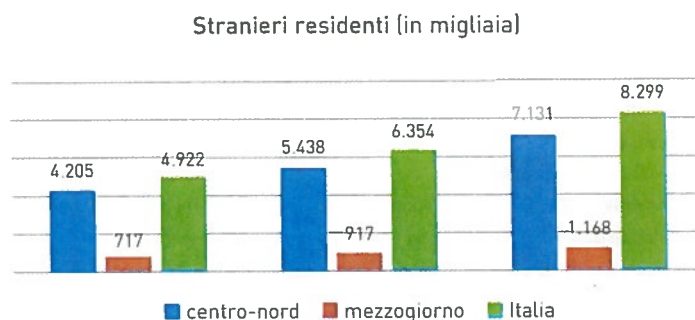
noleggiatori auto in operatori di car sharing (uso per minuti/ore), noleggio a breve (uso per giorni/settimane), noleggio a lungo (uso per mesi/anni) è destinata a scomparire in favore della nascita del "mobinoleggio". "Infine" aggiunge Cardinali "le istituzioni sono cruciali per favorire lo sviluppo con la definizione di un quadro normativo chiaro, aperto all'imprenditoria privata, senza pregiudizi ideologici e senza la voglia di partecipare al gioco". Gli aspetti su cui intervenire sono già oggi numerosi: assicurazione RC driver-centrica, normativa fringe benefit allargata ("all'estero ci sono esperienze dove l'auto non è assegnata ma è in fringe il c.d. mobility budget", ricorda Cardinali), regolamento *peer to peer* e, soprattutto, infrastrutture quali la rete 4G, la standardizzazione delle colonnine di ricarica veicoli elettrici, strade, ZTL, garage e strade intelligenti che dialogano con il cellulare, caselli autostradali senza barriere e con tariffe flessibili. Quindi, aggiunge un invito De Rita: "siamo di fronte ad una trasformazione epocale da stimolare e incentivare. Il mercato sta andando in questa direzione ma non è scontato che vi arrivi e soprattutto non è

accettabile che ci arrivi al termine di un altro ciclo cinquantennale. Serve una classe dirigente, aziendale e legislativa, che possa dare velocità al processo perché oggi la tecnologia lo permette e si evolve velocissima. Bisogna cavalcare l'onda senza arrendersi alla lentezza di un ciclo che non ha la stessa forza e spinta del precedente ma che deve essere sfruttato e rilanciato in continuazione".

Le conclusioni al padrone di casa, il presidente ANIASA Ruggero. Tre le parole chiave: **Aziende, Modelli di mobilità, Cambiamento.** "Le associate del noleggio a breve, lungo termine e del car sharing sono pronte a investire tempo, risorse, denaro e tecnologia, in cambio di certezza e semplificazione del

quadro normativo come ad esempio ha fatto il Comune di Milano che si è semplicemente limitato a definire le regole del car sharing senza voler essere parte attiva del business. In secondo luogo i nuovi modelli di mobilità sono qui, oggi. Offerti al consumatore in un mercato che deve essere correttamente regolamentato per la tutela dei consumatori in primis e per la tutela delle regole di concorrenza senza abbandonarlo alla libera interpretazione degli operatori. Infine" continua Ruggero "l'associazione può suggerire azioni per lo sviluppo e, perché no, anche per diminuire costi sostenuti dai clienti, ad esempio a causa dell'applicazione del nuovo Art.94 del Codice della Strada". Appuntamento al 2020 per riprendere questo studio e verificare i passi avanti. PS: hanno accettato l'invito alla Tavola Rotonda anche Vincenzo Garofalo (Commissione trasporti Camera), Altero Matteoli (presidente Commissione lavori pubblici Senato) e Michele Meta (presidente Commissione trasporti Camera). Si è presentato solo il primo. Che era assolutamente d'accordo su tutto.

GRAFICO 2 - 2014-2030: LA PRESENZA STRANIERA



Nel 2030 il numero degli stranieri residenti sarà cresciuto di 3,4 milioni. Di questi circa 3 milioni abiteranno al Centro-Nord.