

QUATTORUOTE

ED EditorialeDomus

# FLEET & BUSINESS

NUMERO 32 • MAGGIO-GIUGNO 2024

NOLEGGIO • SERVIZI • RETI



## VOLKSWAGEN TIGUAN

Prova su strada di un classico delle flotte, adesso anche mild hybrid

Supplemento al numero 825 di Quattroruote



### FEDERAUTO E LA SFIDA EUROPEA

Il programma di Massimo Artusi, nuovo presidente dell'associazione dei dealer



### MERCATO INTERNAZIONALE

Sarà un 2024 in flessione per il canale corporate nei sette principali Paesi europei

### IL BUSINESS È SMART

Ambizioni e applicazioni di #1 e #3 nell'arena delle company car a zero emissioni



### ANIASA IL RAPPORTO ANNUALE

L'auto a noleggio è in buona salute ma va sostenuta, non ostacolata

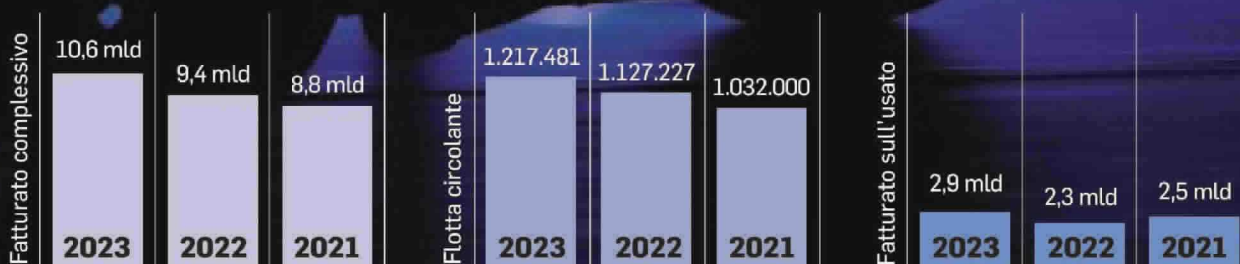
# RIMBALZO A DUE FACCE

Raffaele Bonmezzadri e Mario Rossi

I numeri del 2023 e anche quelli d'inizio 2024 – almeno quanto a fatturato – dell'auto a noleggio e condivisa sono in crescita, ma il mercato è frenato dal ritardo degli incentivi. E occorre mettere mano alla fiscalità

## LUNGO TERMINE IN BUONA SALUTE

È continuata anche nel 2023 la progressione del noleggio a lungo termine, cresciuto in tutti i suoi principali indicatori, con l'importante apporto del fatturato sull'usato.



Valori in euro. Il fatturato complessivo comprende l'usato

**C**i sono molti più e qualche meno nei numeri del 23° Rapporto Aniasa, che come ogni anno restituisce la fotografia del settore dell'auto pay-per-use: parco circolante, immatricolazioni, ricavi e statistiche del noleggio a breve e lungo termine di vetture e veicoli commerciali, più i dati di utilizzo del car sharing e l'andamento della diffusione della telematica sui mezzi, indispensabile supporto alla creazione di nuovi servizi alle flotte.

Quello presentato il 9 maggio a Milano e il 19 giugno a Roma è il terzo Rapporto diffuso sotto la presidenza di Alberto Viano, che nell'aprire la relazione 2024 dell'associazione confindustriale degli operatori dell'auto a noleggio, condivisa e digitale non si è limitato a illustrare i dati dell'anno scorso, ma li ha completati con le informazioni relative al primo quadrimestre di quest'anno, definendo l'andamento complessivo un rimbalzo a due facce. Considerate tutte le sue anime, il pay-per-use della mobilità a

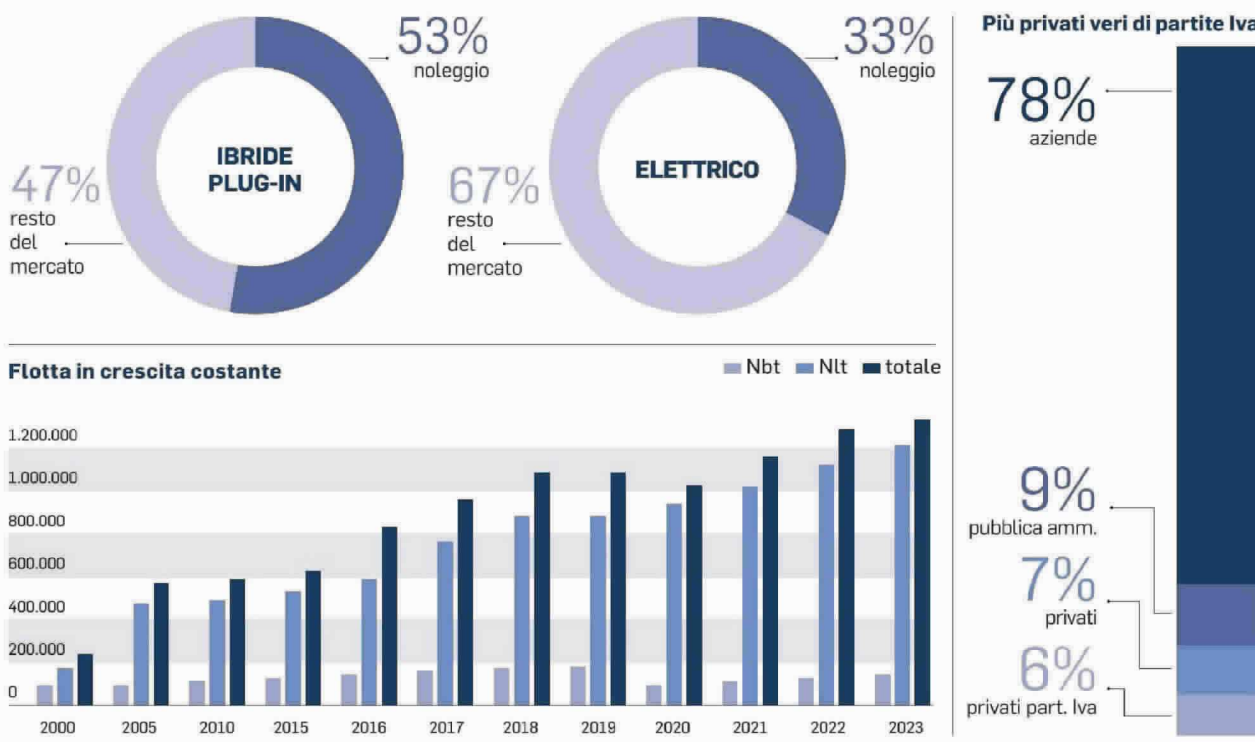


quattro ruote vale una flotta di 1,3 milioni di veicoli in circolazione ogni giorno, 30 miliardi di chilometri percorsi all'anno, una quota del 30% del mercato dell'auto, un fatturato complessivo di 14 miliardi di euro e un contributo sostanziale all'evoluzione del parco circolante elettrificato.

Il noleggio a lungo termine, dopo una progressione pressoché costante, che si è attenuata soltanto negli ultimi mesi del 2023, ha comunque chiuso l'anno in positivo. Il primo quadrimestre del 2024 ha invece portato un calo di quasi il 9% delle immatricolazioni (da 161 mila a 147 mila) e una diminuzione della

### LA TRANSIZIONE PASSA DI QUI

Sotto, l'incidenza delle auto elettrificate nel noleggio. In basso, l'andamento della flotta complessiva. A destra, la ripartizione di contratti a lungo termine per tipo di clientela.





■ loro incidenza sul totale del mercato, anche se nel periodo gennaio-marzo il fatturato è risultato ancora in crescita del 14,6% (da 1,7 a 1,9 miliardi). Sui ricavi del Nlt si riflette pure il buon risultato delle vendite di usato, una parte del business che Viano ritiene essenziale per la sua partecipazione alla riduzione dell'età e delle emissioni del parco, una volta che le società di noleggio rendono disponibili a nuovi clienti le auto elettriche e plug-in giunte al termine di contratti di tre-quattro anni. È boom anche per i veicoli commerciali, i cui clienti iniziano a staccarsi dalle altre formule di acquisizione e, soprattutto, all'idea di tenere in servizio i mezzi fino all'esaurimento. E, seppure lentamente, la locazione a lungo termine si fa strada anche fra le soluzioni di acquisto dei privati: 161 mila complessivamente i clienti individuali, in rappresentanza di un circolante dove si è registrato proprio nel 2023 il primo sorpasso dei veicoli intestati alle persone fisiche "vere" (7,4% del totale) rispetto a quelli dei titolari di partita Iva (5,9%). Certo, il 77,6% del parco è costituito dai mezzi

di 90 mila aziende private e il 9,1% da quelli della pubblica amministrazione. Si diversificano, poi, i contratti e la durata media della metà delle locazioni dei veicoli in circolazione oltrepassa ormai i 48 mesi, come risposta all'aumento dei listini e alla diminuzione dei valori residui. Cresce, inoltre, l'interesse per il corporate car sharing (4.860 unità in servizio, in aumento del 16%): in pratica, le società tendono a ricreare al loro interno lo scenario generale, allorché viene messo in discussione il principio dell'accesso per tutti a un'auto assegnata in permanenza.

#### Il riscatto del Rac

Nel noleggio a breve termine (rent-a-car, o Rac), che ha conosciuto un 2023 più altalenante, con segnali di ripresa verso fine anno, gli indici negativi si riferiscono quasi esclusivamente al raffronto con il 2019. Dei 4,3 milioni di locazioni, il 60% è avvenuto in aeroporto, ma i ritiri nelle città sono cresciuti del 12%. Il rafforzamento della flotta (+21,7) è proseguito anche nei primi mesi del 2024 (quasi del 50% la cresci-

ta di gennaio-aprile rispetto allo stesso periodo del 2023). In ulteriore aumento, rispetto ai dati visibili nella pagina accanto, le quote relative al primo trimestre del 2024: fatturato, numero e giorni di noleggio, flotta media e, come già detto, immatricolazioni.

#### Problemi da risolvere

Il principale elemento d'incertezza manifestato da Viano è legato, specie per l'andamento delle immatricolazioni destinate al lungo termine, alla prolungata attesa per i nuovi incentivi (la cui entrata in vigore non era ancora avvenuta, al momento di chiudere questo fascicolo di Quattroruote Fleet&Business), riformulati in modo da includere anche le automobili prese in locazione. Una situazione che il presidente dell'Aniasa definisce non allarmante, ma che rende ancora più evidente l'esigenza ormai indifferibile di un ripensamento della materia fiscale. "Va colta", ha sostenuto Viano, "l'opportunità offerta dalla delega fiscale e dalla prossima legge di bilancio per riequilibrare finalmente la fiscalità sull'auto aziendale". Ricordando come ■

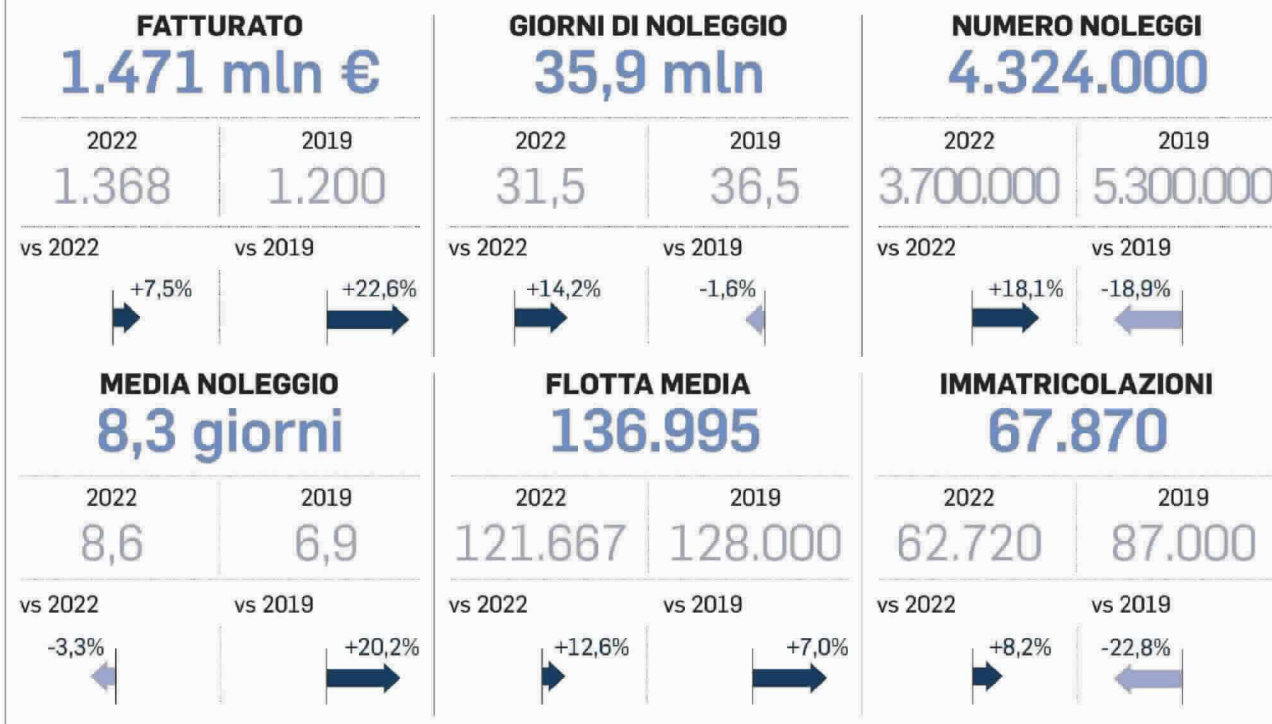
### CAR SHARING, MENO AUTO, PIÙ UTENTI E PER PIÙ TEMPO

Nel grafico, i numeri chiave dei servizi in condivisione. La flotta è diminuita, così come i noleggi per vettura, mentre sono cresciuti i servizi per utente e le durate.

	MILANO	ROMA	ALTRE CITTÀ	TOTALE
<b>Utenti attivi</b> (ultimi sei mesi)	150.000	100.000	50.000	300.000
<b>Flotta</b>	1.600	1.100	800	3.500
<b>Noleggi</b>	2.670.000	1.390.000	910.000	4.970.000
<b>Durata media</b> (minuti)	89	115	85	media 96
<b>Percorso medio</b> (km)	14,0	16,8	11,5	media 14,1
<b>Noleggi per utente</b>	5,6	3,6	5,1	media 4,8
<b>Noleggi per auto</b> (giorni)	4,6	3,5	3,2	media 3,8

**NOLEGGIO A BREVE, GIRO D'AFFARI OK**

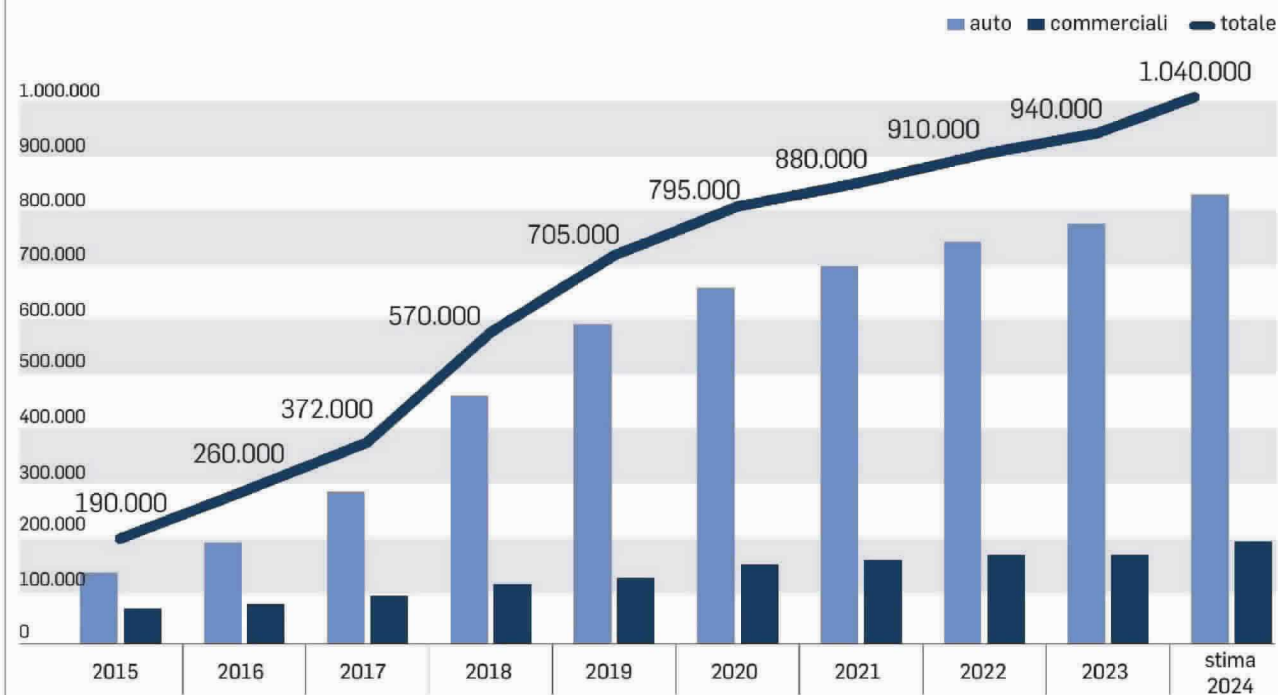
Qui sotto, i numeri chiave del noleggio a breve termine nel 2023: diversi indicatori sono ancora inferiori rispetto a prima della pandemia, ma il fatturato è molto superiore.



Fonte e note

**MOBILITÀ DIGITALE IN CONTINUA CRESCITA**

I dispositivi di connettività sono il prerequisito per lo sviluppo di nuovi servizi alle flotte. La telematica copre ormai l'80% del parco di auto e veicoli commerciali a noleggio.



Fonte e note



in Italia la deducibilità di una vettura aziendale dal costo di 30 mila euro è di soli 3.615, contro gli oltre 25 mila della Germania, i più di 23 mila della Spagna e i 18 mila di Francia e Regno Unito, il presidente dell'organizzazione ha riportato alcune stime sugli effetti di un avvicinamento della quota italiana ai valori degli altri Paesi. Considerando l'espansione delle Bev favorita da quello scenario, non solo si arriverebbe a un loro aumento di circa 500 mila unità in tre anni, ma s'innescerebbe un ritorno sull'investimento per l'erario del 50%. E a tutto ciò si aggiungerebbero i vantaggi derivanti dalla riduzione delle emissioni inquinanti e dell'aumento della sicurezza dovuto all'immissione nel circolante di vetture più moderne.

#### L'auto condivisa e quella connessa

Quanto al car sharing, secondo l'Aniasa, non riesce a uscire dalla sua dimensione sperimentale e fatica a crescere in relazione al numero non elevato di operatori (dovuto anche alle difficoltà operative di cui scriviamo anche a pagina 7), alla concentrazione nelle più grandi metropoli (l'80% della flotta è suddiviso tra Milano e Roma) e alla più volte ricordata disparità di tassazione rispetto alle altre forme di trasporto locale (l'Iva è al 22% anziché al 10). A fronte di una diminuzione dei noleggi e di un aumento degli utenti attivi, la leggera crescita della durata media degli stessi noleggi (da 77 a 95 minuti) indica, secondo Viano, la percezione da parte della clientela dei vantaggi della modalità free float rispetto, per esempio, al rent-a-car, che apre le porte a offerte per più giorni, o alle formule weekend da parte degli stessi operatori del car sharing. Per l'Aniasa, che ha fra i suoi compiti anche quello di dare impulso alla digitalizzazione dell'auto, il potenziale della telematica di bordo è ancora in gran parte inespresso, ma la presenza di dispositivi di connettività sulla grande maggioranza della flotta circolante di vetture pay-per-use allarga le prospettive di sempre più frequenti aggiornamenti delle funzioni. Sono evidenti, per esempio, le potenzialità dell'integrazione dei veicoli nei sistemi di pagamento aziendali e dei fornitori, così come il contributo della telematica nella gestione delle sanzioni. **F&B**



#### DI LORETO: SULLE BEV L'EUROPA È A DUE VELOCITÀ

La transizione? Si è fermata. Le auto elettriche? L'Italia è ancora nella fase degli innovatori, ma Francia, Germania e Regno Unito sono ampiamente entrati in quella degli anticipatori, immediatamente precedente alla diffusione di massa. Le Case cinesi? Arriveranno al 7% del mercato europeo entro il 2030. Sono le tre principali suggestioni che Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company e tra i più acuti analisti europei del mondo dell'auto, ha lanciato il 9 maggio a Milano nella sua ormai consueta presentazione di accompagnamento al Rapporto Aniasa. Dopo aver evidenziato la crescita delle emissioni di CO<sub>2</sub> dell'immatricolato negli ultimi anni, dovuta all'aumento medio dei consumi di carburante provocato dalla sostanziale sostituzione delle auto a gasolio con quelle a benzina, Di Loreto ha messo l'accento sul gravissimo ritardo dell'Italia, rispetto ai principali partner europei, in tema di quota delle elettriche. È vero che negli ultimi mesi le curve di crescita delle Bev si sono appiattite ovunque, soprattutto in Germania, anche a causa del blocco degli incentivi; tuttavia, ricorda Di Loreto, i major market continentali, ossia la stessa Germania, il Regno Unito e la Francia, hanno raggiunto quote prossime

a quel 15% che gli analisti ritengono in grado di far scattare la fase della diffusione di massa. Scenario lontano da quello italiano e spagnolo, dove invece le Bev vivacchiano con una quota di appena il 2-3%. In particolare, secondo l'analista, nel Belpaese si conferma che la diffusione delle piccole elettriche da città resta un mito privo di riscontri nella realtà, visto che appena una compatta su 50 è a batteria. Allargando lo sguardo al panorama globale, per Di Loreto si sta entrando in una nuova era della geopolitica dell'auto. Se nel 2019 il 42% delle vetture vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre soltanto il 27% era di brand locali, nel 2023 la situazione è cambiata radicalmente: appena il 32% delle auto vendute nell'ex Celeste Impero portava gli emblemi dell'industria europea, mentre ben il 43% proveniva da marchi locali. Insomma, Pechino si sta riprendendo il suo mercato. E la temuta invasione del gigante asiatico ai danni dell'Europa? Di Loreto prevede che entro il 2030 i marchi cinesi acquisiranno una quota di mercato di almeno il 7%, con un impatto significativo, in particolare, in Italia e nel Regno Unito, ossia i due principali Paesi importatori di veicoli del Vecchio Continente.