



RAPPORTO ANIASA sul noleggio veicoli 2010



ANIASA

Associazione Nazionale Industria
dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici

IL MOTORE DELL'AUTONOLEGGIO

Con il Patrocinio del Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti

È NATO FREEMONT. TUTTE LE AUTO CHE VUOI.



Equipaggiamento di serie:

- Motori Fiat Multijet 2 con tecnologia IRS
- Radio CD Touch Screen con MP3, USB e Bluetooth
- Sensori parcheggio e pressione pneumatici
- 32 configurazioni di sedili, 5 o 7 posti veri
- 6 airbag + ESP + Hill Holder + ERM
- Climatizzatore automatico trizona
- Sistema Keyless entry
- Cerchi in lega da 17"

VIENI A FARE IL TEST DRIVE ESCLUSIVO PER TE.

PRENOTALO SU www.fiat-fleet.com/ita/it/pages/testdrive-freemont.aspx

FIAT TI INVITA A TORINO
PER LE GRANDI MOSTRE DI
www.italia150.it



Freemont Urban 2,0 Multijet 16V 140 CV. Consumi ciclo combinato 6,4 (l/100km). Emissioni CO₂ 169 (g/km).





RAPPORTO ANIASA
sul noleggio veicoli 2010
IL MOTORE DELL'AUTONOLEGGIO

ANIASA

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

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

Le imprese rappresentate da ANIASA svolgono attività di:

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

Per le aziende associate, ANIASA svolge le seguenti attività:

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

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

- Rapporti sindacali
- Trasporti e mobilità
- Normativa fiscale
- Turismo
- Rapporti con i comuni ed altri enti territoriali
- Sicurezza
- Problematiche assicurative
- Remarketing e valori residui
- Osservatorio dati e statistiche

Comitato di Presidenza ANIASA

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

SOMMARIO

ANIASA

PREMESSA TECNICA	6
PRESENTAZIONE DEL 10° RAPPORTO 2010	7
ASPETTI MACROECONOMICI	8

CAPITOLO 1

IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL 2010	16
INDICATORI CHIAVE	17
ANALISI DEL FATTURATO	19
ANALISI DEI VOLUMI	21
IL CLIENTE	23
ANALISI DELLA FLOTTA	24
UTILIZZO DELLA FLOTTA	26
PUNTI VENDITA	27
FURTI ED APPROPRIAZIONI INDEBITE	27
INDICATORI CHIAVE AEROPORTI E DOWNTOWN	29
INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DI VETTURE	31
INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DI FURGONI	32
INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DELLA RETE DIRETTA	33
INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DELLA RETE INDIRETTA	33
TREND DEL NOLEGGIO A BREVE TERMINE 2002-2010	34

CAPITOLO 2

IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2010	36
PREMESSA	37
CRESCITA, SOMMERSO E TAX DIVIDE: IL NOLEGGIO ATTORE DI SVILUPPO E DI POSITIVITÀ FISCALE	38
LA FUNZIONE AMBIENTALE DEL NOLEGGIO	39
IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2010	40
ANALISI DELLA DOMANDA	42
ANALISI DELL'OFFERTA	48
ANALISI DEL FATTURATO	49
ANALISI DELLA FLOTTA	50
ANALISI DELLE IMMATRICOLAZIONI	52
ANALISI DEL REMARKETING	55
ANALISI DEI FURTI	57

CAPITOLO 3

IL FLEET MANAGEMENT NEL 2010	58
-------------------------------------	-----------

CAPITOLO 4

PRIMI DATI 2011	60
IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE - PRIMO TRIMESTRE 2011	61
IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE - PRIMO TRIMESTRE 2011	65
IMPRESE ASSOCIATE	68

PREMESSA TECNICA

Il settore comprende le attività di noleggio veicoli a breve e lungo termine e tutti i servizi accessori che vengono offerti dagli operatori. Per breve termine generalmente si intendono noleggi da 1 giorno a 1 mese, estensibili fino a 11 mesi (c.d. plurimensili), mentre con lungo termine si fa riferimento a noleggi di durata da 24 a 48-60 mesi. Ancorché i due segmenti di attività vengano trattati separatamente e sommati nel calcolo complessivo del comparto, bisogna ricordare che esiste da anni un rapporto di fornitura da parte del noleggio a breve termine verso il lungo termine - che acquista servizi di car replacement e preleasing - e che, più di recente, si è affermato anche il rapporto inverso, ossia di noleggiatori a lungo termine che forniscono i veicoli agli operatori del breve.

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

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

Per la parte relativa al noleggio a breve termine, i dati sono stati acquisiti direttamente presso gli operatori dal Centro Studi Fleet&Mobility e da questo controllati, analizzati ed elaborati. In casi limitati e di minor rilievo, in mancanza di rilevazioni puntuali, sono state effettuate delle stime, sulla base di dati certi. Il Centro Studi Fleet&Mobility ha anche redatto il testo e le tabelle del noleggio a breve e dello scenario macroeconomico.

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

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

Per il noleggio a lungo termine, sono stati censiti 37 operatori, di cui 19 associati all'Aniasa (che rappresentano oltre il 95% del mercato).

PRESENTAZIONE DEL 10° RAPPORTO ANIASA 2010

	2010	2009	Var 10/09
Fatturato BT+LT+Fleet Management (*)	4.923	4.820	2%
Flotta circolante	662.614	670.579	-1,2%
- Breve termine: flotta massima	149.196	148.342	1%
- Lungo termine: end fleet	513.418	522.237	-1,7%
Immatricolazioni (auto + altro)	269.324	241.796	+11,4
Addetti diretti	7.094	7.154	-1%

* Escluse attività di rivendita usato

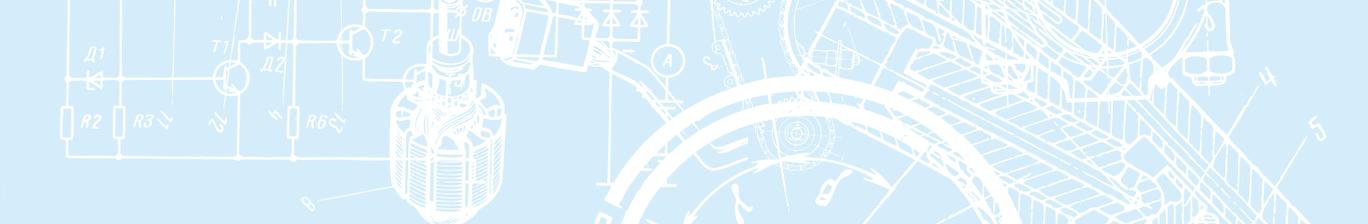
Un anno in stand by, cavalcando la crisi generale dell'economia ed in attesa della ripresa. Così il settore della locazione veicoli ha chiuso il 2010, secondo anno contrassegnato da alcuni indici negativi, dopo ben 15 anni di crescita continua.

Riprende a salire il fatturato delle attività di noleggio, con un promettente +2% (4.923 milioni di €), tornando quindi ai livelli del 2008, ante recessione globale; si registra una lieve riduzione della flotta circolante (-1,2%), specialmente nel settore del lungo termine, determinata dalla riorganizzazione produttiva da parte delle aziende clienti.

Dopo il calo vertiginoso delle immatricolazioni verificatosi nel 2009 (-27%), lo scorso anno il settore ha fatto segnare un deciso incremento dell'immissione in flotta di veicoli nuovi di fabbrica (+11,4%), primo positivo segnale di ripartenza del mercato. E dopo mesi di continua, sensibile riduzione si constata un aumento dell'incidenza del noleggio sul mercato auto, lievitata dall'11% al 13,25%.

Sono aumentate sensibilmente le immatricolazioni di vetture nel breve termine (+30%) con un riallineamento della propria flotta a livelli quasi pre-crisi, mentre il protrarsi dell'allungamento dei contratti di noleggio a lungo termine ha determinato una flessione degli acquisti da parte di tale comparto (-3,7%), nel quale si è invece registrato un forte incremento per le immatricolazioni di furgoni (+19%), contrariamente al Noleggio a Breve Termine (NBT) (-7%). Il segmento dei veicoli per trasporto cose è peraltro soggetto ad ancora più rapidi cambiamenti in relazione all'andamento economico.

L'industria dell'autonoleggio ha continuato a dare nel 2010 un'importante dimostrazione di efficienza e flessibilità, trovando non solo soluzioni a sostegno della redditività delle imprese, ma anche un approccio consapevole nei confronti dell'occupazione. Si è quindi riusciti a contenere la contrazione media degli addetti all'1%, incentrata soprattutto su interventi nelle aree della stagionalità e temporaneità occupazionale.



ASPETTI MACROECONOMICI

Il 2010 è stato un anno di ripresa per tutte le principali economie occidentali e di ulteriore accelerazione per quelle economie che si stanno ormai facendo carico di "tirare" lo sviluppo mondiale (i Paesi BRIC).

L'eurozona, nonostante la spinta di alcuni Paesi importanti, non è andata oltre l'1,7% di incremento, a causa di alcune economie ancora molto in difficoltà, specialmente sul versante finanziario e dei conti pubblici. La protezione di queste economie dalla speculazione internazionale ha imposto (e sta imponendo) misure che deprimono i consumi.

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

PAESI	2010 vs 2009
Mondo	+ 5%
Area Euro	+1,7%
Giappone	+ 3,9%
Regno Unito	+1,3%
Italia	+1,3%
Stati Uniti	+ 2,8%
Brasile	+ 7,5%
Cina	+10,3%
India	+10,4%
Russia	+ 4%

Fonti: Varie

L'Italia - pur ufficialmente fuori da questi gorghi finanziari - naviga tuttavia in acque difficili, a causa non tanto del suo sistema finanziario privato, quanto dell'enormità del debito pubblico, che impone nei fatti un controllo sulla spesa pubblica che - oltre a non stimolare la domanda interna - lede le basi emotive dei consumi privati, diffondendo un senso di incertezza e di insicurezza sulla capacità dello Stato di intervenire per risolvere le difficili questioni economiche.

Grafico 1 - Andamento del PIL in Italia. Variazioni %

Fonte: Banca d'Italia e Istat

In questo scenario, l'incremento del PIL è in buona parte ascrivibile alla ripresa della domanda estera di manufatti italiani. Ma il sistema economico, pur beneficiando del contesto comunque positivo, si è posto l'imperativo di non farsi trovare più fragile e sbilanciato sulla leva finanziaria, puntando dunque a rafforzare i fondamentali economici dell'impresa, che significa (sopra ogni altra cosa) non ripristinare gli organici che erano stati ridotti durante la crisi.

Questo atteggiamento di estrema prudenza - riscontrabile e riscontrato anche nelle altre economie occidentali - è alla base dell'incremento della disoccupazione, a cui poi lo Stato non ha potuto porre rimedio come in passato (facendosene carico).

Tabella 2 - PIL e principali componenti economici in Italia. Variazioni % vs pp

	1° trim 10	2° trim 10	3° trim 10	4° trim 10	2010
PIL	0,5	0,5	0,3	0,1	1,3
Consumi nazionali	0,1	0,2	0,2	0,2	0,6
Investimenti fissi lordi	1,2	1,4	0,8	-0,7	2,5
Importazioni	4,0	0,4	4,9	3,4	10,5
Esportazioni	4,2	2,5	2,6	0,5	9,1

Fonte: Istat

L'indice dei prezzi ha segnato un'inflazione dell'1,5%, trainata in buona misura dal settore trasporti a sua volta infiammato dai carburanti, a causa delle diffuse tensioni politiche nelle aree di produzione e dell'incremento di domanda delle economie espansive.

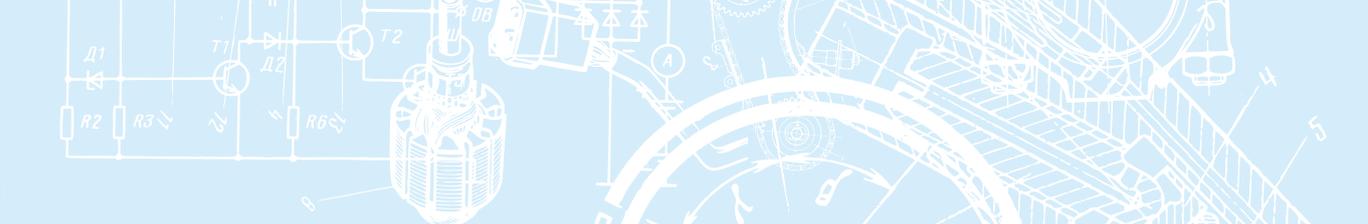


Tabella 3 - Variazione dei prezzi per tipologia di spesa in Italia. Variazioni %

TIPOLOGIA DI SPESA	2010 vs 2009
Prodotti alimentari e bevande analcoliche	0,2%
Bevande alcoliche e tabacchi	2,8%
Abbigliamento e calzature	1,0%
Abitazione, acqua, elettricità e combustibili	1,2%
Mobili, articoli e servizi per la casa	1,1%
Servizi sanitari e spese per la salute	0,3%
Trasporti	4,2%
Comunicazioni	-0,9%
Ricreazione, spettacoli e cultura	0,6%
Istruzione	2,5%
Alberghi, ristoranti e pubblici esercizi	1,6%
Altri beni e servizi	3,2%
Indice generale	1,5%

Fonte: Istat

A questo riguardo, è opportuno specificare che all'aumento registrato nei prezzi "nominali" delle auto ha poi fatto riscontro una politica dell'offerta molto più aggressiva, che ha portato i prezzi netti dei veicoli a diminuire sensibilmente di prezzo.

Tabella 4 - Variazione dei prezzi della tipologia "trasporti" in Italia. Variazioni %

TIPOLOGIE DI SPESA DELLA CATEGORIA "TRASPORTI"	2010 vs 2009
Acquisto automobile	1,0%
Trasferimento proprietà	0,3%
Pneumatici	0,5%
Ricambi e accessori	1,5%
Benzina	11,1%
Altri carburanti	13,3%
Lubrificanti	2,2%
Riparazioni mezzi di trasporto	2,9%
Manutenzioni mezzi di trasporto	1,9%
Garage e parcheggi	1,6%
Pedaggi autostradali	5,3%
Autoscuole	1,0%
Noleggio veicoli senza autista	-1,1%

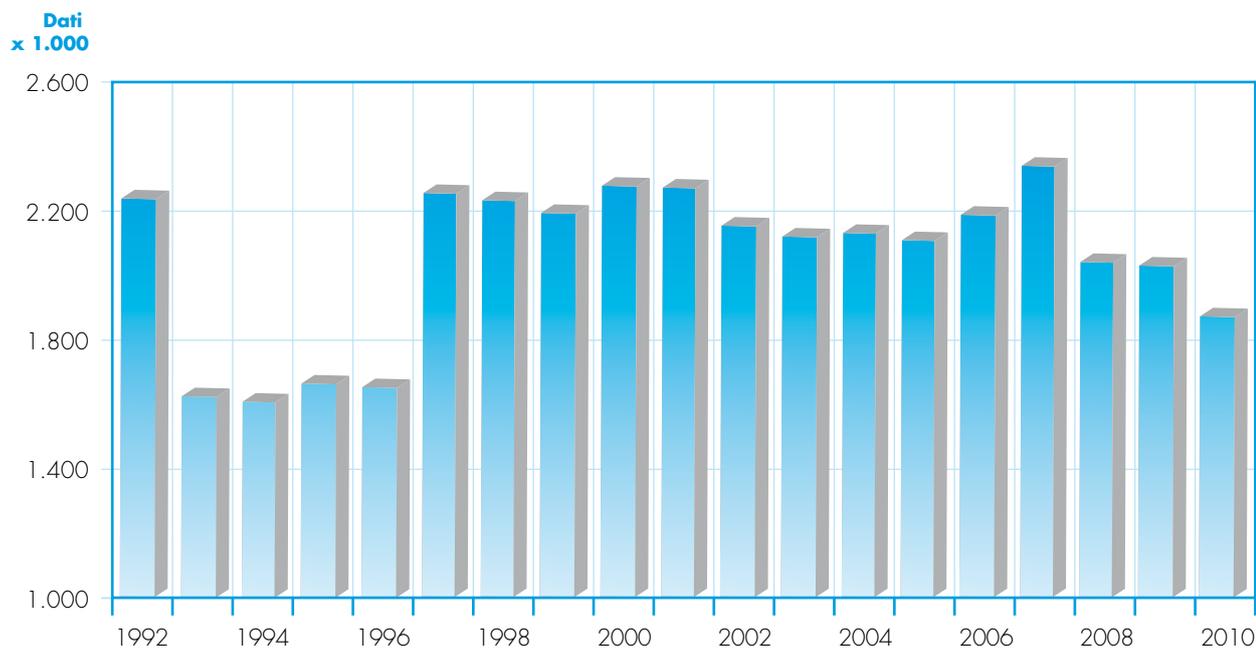
Fonte: Istat

Tabella 5 - Occupazione in Italia

DATI X 1000	2010	2009	Var
Forza lavoro	24.975	24.970	0,0%
Occupati	22.872	23.025	-0,7%
Persone in cerca di occupazione	2.102	1.945	8,1%
Tasso di disoccupazione	8,4	7,8	0,6 pts

Fonte: Istat

Nonostante ciò, il mercato delle auto nuove ha mostrato tutto l'affaticamento dovuto all'uscita dagli incentivi, che avevano forzatamente anticipato molte vendite, e in generale all'incertezza a cui si accennava sopra.

Grafico 2 - Andamento delle immatricolazioni autovetture in Italia

Fonte: Unrae

Anche la composizione delle vendite di automobili è tornata - dopo l'intervento degli incentivi - su livelli fisiologici, contraendo la domanda di propulsioni a GPL e metano, a favore del più moderno diesel, e di city-car a favore delle vetture medie, segmento in cui i nuovi SUV (o crossover) di taglia più piccola sono ancora in grande spolvero.

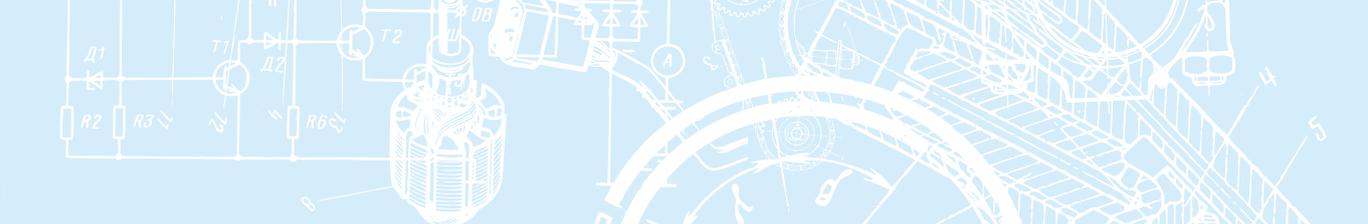


Tabella 6 - Immatricolazioni autovetture per alimentazione %

	2010	2009
Benzina	36,24	36,17
Diesel	45,93	41,82
GPL	14,23	15,73
Metano	3,34	5,92
Ibride	0,25	0,35
Elettrica e etanolo	0,01	0,01
Totale	100	100

Fonte: Unrae

Tabella 7 - Immatricolazioni autovetture per segmento. Dati percentuali

AUTOVETTURE E FUORISTRADA	2006	2007	2008	2009	2010
- City car (A)	15,1	17,4	20,6	23,0	20,2
- Utilitarie (B)	41,0	40,5	37,3	40,7	41,4
- Medie (C-D)	39,6	38,1	38,5	33,8	35,7
- Grandi (E-F)	4,3	4,0	3,6	2,5	2,7

Fonte: Unrae

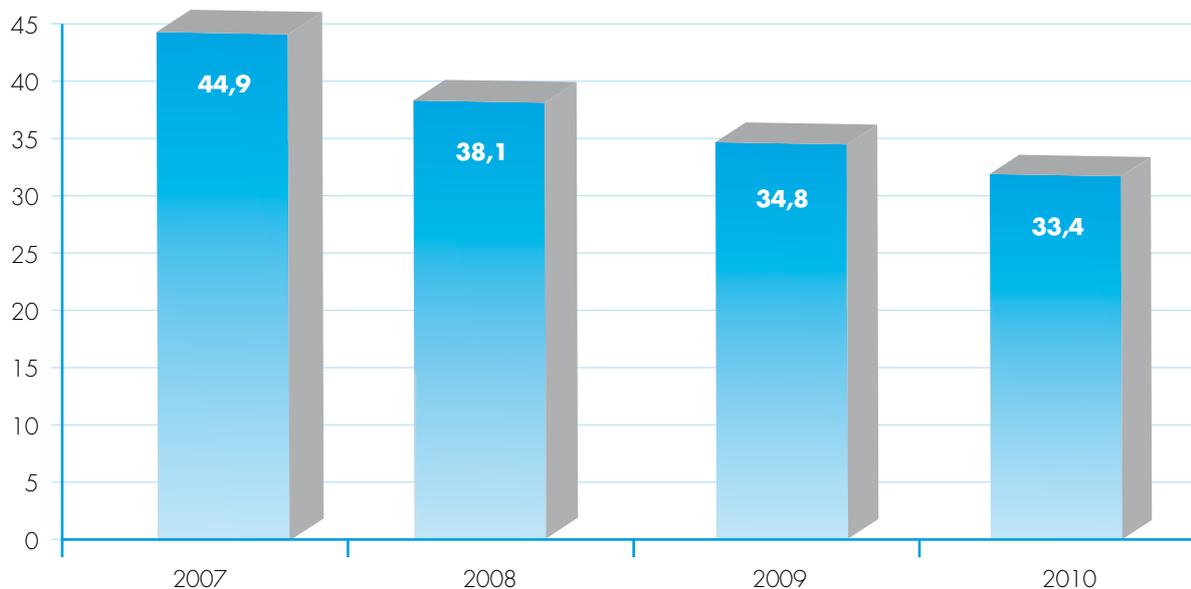
Questa diversa composizione delle vendite ha avuto riscontro anche nel valore medio delle vetture immatricolate che - al netto degli sconti (pur aumentati) e degli incentivi del 1° trimestre - è cresciuto di oltre 5 punti percentuali rispetto al 2009, aiutando a contenere la flessione del mercato, in termini di giro d'affari, al 4%, laddove i volumi sono invece diminuiti del 9%.

Tabella 8 - Il mercato auto a valore. 2010

	Totale	Var %	Privati	Società	Noleggio
Volume	1.973.911	- 9,1	1.412.179	301.939	259.793
Valore (€ x 000)	40.581.966	- 6,4	26.893.092	7.652.125	6.036.749
Valore medio unitario a listino (€)	20.559	2,9	19.044	25.343	23.237
Sconto canale e sconto km 0 (€ x 000)	6.514.462	3,8	3.765.033	1.360.977	1.388.452
Valore incentivi (€ x 000)	672.824	- 70,0	672.824		
Valore netto sconti e incentivi (€ x 000)	33.394.680	- 4,1	22.455.235	6.291.148	4.648.296
Valore medio unitario € netto sconti e incentivi	16.918	5,4	15.901	20.836	17.892

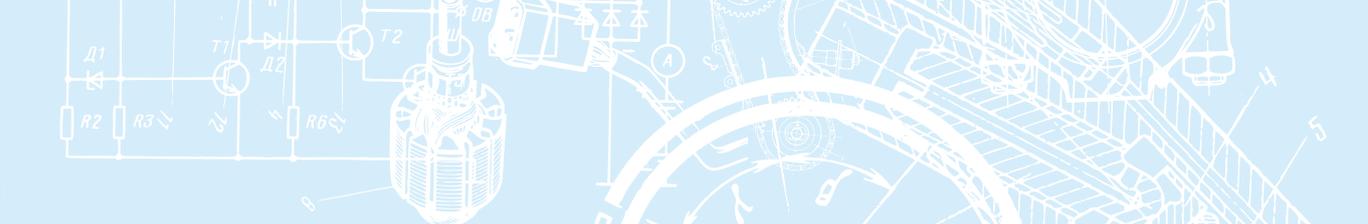
Fonte: Fleet&Mobility

La domanda di auto nuove in Italia è passata, dal picco del 2007 di circa 45 miliardi di euro, ai 33,4 miliardi del 2010, perdendo oltre un quarto del suo valore.

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

Fonte: Fleet&Mobility

Il comparto dei viaggi è cresciuto, come evidenziato dai diversi indicatori. I passeggeri in aeroporto sono aumentati del 7%, mostrando comportamenti differenti tra viaggi per



vacanza (le cui durate sono aumentate del 6%) e per lavoro (-11%), a conferma delle politiche aziendali di ricerca dell'efficienza.

Tabella 9 - Numero dei passeggeri per principale aeroporto. 2010

Aeroporto	2010	Var 2010 vs 2009	quota 2010
Roma Fiumicino	35.954.489	8%	26,0%
Milano Malpensa	18.714.187	8%	13,5%
Milano Linate	8.295.436	0%	6,0%
Bergamo	7.661.057	7%	5,5%
Venezia	6.839.247	2%	4,9%
Catania	6.299.102	7%	4,5%
Napoli	5.535.984	5%	4,0%
Bologna	5.432.248	15%	3,9%
Roma Ciampino	4.531.713	- 5%	3,3%
Palermo	4.343.227	0%	3,1%
Pisa	4.044.804	1%	2,9%
Torino	3.541.073	10%	2,6%
Cagliari	3.423.315	3%	2,5%
Bari	3.375.682	21%	2,4%
Verona	2.983.557	-2%	2,2%
Treviso	2.143.788	21%	1,5%
Lamezia Terme	1.907.971	17%	1,4%
Firenze	1.724.784	3%	1,2%
Trapani	1.681.328	59%	1,2%
Brindisi	1.597.945	48%	1,2%
Olbia	1.593.915	- 2%	1,2%
Alghero	1.384.940	- 8%	1,0%
Genova	1.272.147	14%	0,9%
Trieste	721.063	4%	0,5%
Forlì	639.213	23%	0,5%
Totale	138.525.239	7%	100,0%

Fonte: Assoaeroporti

Tabella 10 - Viaggi per tipologia. Valori percentuali

	2010	2009
Viaggi per vacanza	87%	86%
Viaggi per lavoro	13%	14%
Totale viaggi	100%	100%

Fonte: Istat (viaggi con almeno un pernottamento)

Tabella 11 - Durata media viaggi per tipologia. Numero di giorni

	2010	2009
Viaggi per vacanza	6,7	6,3
Viaggi per lavoro	3,3	3,7
Totale viaggi	6,3	6,0

Fonte: Istat (viaggi con almeno un pernottamento)

Tabella 12 - Organizzazione del viaggio. Dati percentuali

	Viaggi per vacanza	Viaggi per lavoro	Totale viaggi
Prenotazione diretta	46,2	58,6	47,7
- di cui tramite internet	27,8	32,4	28,4
Prenotazione presso agenzia	11,1	14,0	11,5
Nessuna prenotazione	41,9	21,8	39,4
Non sa non risponde	0,8	5,6	1,4
Totale	100	100	100

Fonte: Istat (viaggi con almeno un pernottamento)

Tabella 13 - Viaggi per tipologia e destinazione. Dati percentuali

	Viaggi per vacanza	Viaggi per lavoro	Totale viaggi
ITALIA	82,2	78,1	81,7
- Nord	38,1	33,4	37,5
- Centro	18,6	21,8	19,0
- Sud	25,5	22,9	25,2
ESTERO	17,8	21,9	18,3
- Paesi Unione Europea	11,3	16,7	12,0
- Altri Paesi Europei	2,7	2,3	2,6
- Resto del Mondo	3,8	2,9	3,7
Totale	100	100	100

Fonte: Istat (viaggi con almeno un pernottamento)

The background is a complex technical drawing in white lines on a light gray background. It features various mechanical components, including gears, shafts, bearings, and electrical symbols like resistors (R4, R6) and a transformer (T2). There are also dimension lines and alphanumeric labels such as 'D3', 'DB', 'B3', 'S', 'A', 'B', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'J', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z', 'AA', 'AB', 'AC', 'AD', 'AE', 'AF', 'AG', 'AH', 'AI', 'AJ', 'AK', 'AL', 'AM', 'AN', 'AO', 'AP', 'AQ', 'AR', 'AS', 'AT', 'AU', 'AV', 'AW', 'AX', 'AY', 'AZ', 'BA', 'BB', 'BC', 'BD', 'BE', 'BF', 'BG', 'BH', 'BI', 'BJ', 'BK', 'BL', 'BM', 'BN', 'BO', 'BP', 'BQ', 'BR', 'BS', 'BT', 'BU', 'BV', 'BW', 'BX', 'BY', 'BZ', 'CA', 'CB', 'CC', 'CD', 'CE', 'CF', 'CG', 'CH', 'CI', 'CJ', 'CK', 'CL', 'CM', 'CN', 'CO', 'CP', 'CQ', 'CR', 'CS', 'CT', 'CU', 'CV', 'CW', 'CX', 'CY', 'CZ', 'DA', 'DB', 'DC', 'DD', 'DE', 'DF', 'DG', 'DH', 'DI', 'DJ', 'DK', 'DL', 'DM', 'DN', 'DO', 'DP', 'DQ', 'DR', 'DS', 'DT', 'DU', 'DV', 'DW', 'DX', 'DY', 'DZ', 'EA', 'EB', 'EC', 'ED', 'EE', 'EF', 'EG', 'EH', 'EI', 'EJ', 'EK', 'EL', 'EM', 'EN', 'EO', 'EP', 'EQ', 'ER', 'ES', 'ET', 'EU', 'EV', 'EW', 'EX', 'EY', 'EZ', 'FA', 'FB', 'FC', 'FD', 'FE', 'FF', 'FG', 'FH', 'FI', 'FJ', 'FK', 'FL', 'FM', 'FN', 'FO', 'FP', 'FQ', 'FR', 'FS', 'FT', 'FU', 'FV', 'FW', 'FX', 'FY', 'FZ', 'GA', 'GB', 'GC', 'GD', 'GE', 'GF', 'GG', 'GH', 'GI', 'GJ', 'GK', 'GL', 'GM', 'GN', 'GO', 'GP', 'GQ', 'GR', 'GS', 'GT', 'GU', 'GV', 'GW', 'GX', 'GY', 'GZ', 'HA', 'HB', 'HC', 'HD', 'HE', 'HF', 'HG', 'HH', 'HI', 'HJ', 'HK', 'HL', 'HM', 'HN', 'HO', 'HP', 'HQ', 'HR', 'HS', 'HT', 'HU', 'HV', 'HW', 'HX', 'HY', 'HZ', 'IA', 'IB', 'IC', 'ID', 'IE', 'IF', 'IG', 'IH', 'II', 'IJ', 'IK', 'IL', 'IM', 'IN', 'IO', 'IP', 'IQ', 'IR', 'IS', 'IT', 'IU', 'IV', 'IW', 'IX', 'IY', 'IZ', 'JA', 'JB', 'JC', 'JD', 'JE', 'JF', 'JG', 'JH', 'JI', 'JJ', 'JK', 'JL', 'JM', 'JN', 'JO', 'JP', 'JQ', 'JR', 'JS', 'JT', 'JU', 'JV', 'JW', 'JX', 'JY', 'JZ', 'KA', 'KB', 'KC', 'KD', 'KE', 'KF', 'KG', 'KH', 'KI', 'KJ', 'KK', 'KL', 'KM', 'KN', 'KO', 'KP', 'KQ', 'KR', 'KS', 'KT', 'KU', 'KV', 'KW', 'KX', 'KY', 'KZ', 'LA', 'LB', 'LC', 'LD', 'LE', 'LF', 'LG', 'LH', 'LI', 'LJ', 'LK', 'LL', 'LM', 'LN', 'LO', 'LP', 'LQ', 'LR', 'LS', 'LT', 'LU', 'LV', 'LW', 'LX', 'LY', 'LZ', 'MA', 'MB', 'MC', 'MD', 'ME', 'MF', 'MG', 'MH', 'MI', 'MJ', 'MK', 'ML', 'MN', 'MO', 'MP', 'MQ', 'MR', 'MS', 'MT', 'MU', 'MV', 'MW', 'MX', 'MY', 'MZ', 'NA', 'NB', 'NC', 'ND', 'NE', 'NF', 'NG', 'NH', 'NI', 'NJ', 'NK', 'NL', 'NM', 'NO', 'NP', 'NQ', 'NR', 'NS', 'NT', 'NU', 'NV', 'NW', 'NX', 'NY', 'NZ', 'OA', 'OB', 'OC', 'OD', 'OE', 'OF', 'OG', 'OH', 'OI', 'OJ', 'OK', 'OL', 'OM', 'ON', 'OO', 'OP', 'OQ', 'OR', 'OS', 'OT', 'OU', 'OV', 'OW', 'OX', 'OY', 'OZ', 'PA', 'PB', 'PC', 'PD', 'PE', 'PF', 'PG', 'PH', 'PI', 'PJ', 'PK', 'PL', 'PM', 'PN', 'PO', 'PP', 'PQ', 'PR', 'PS', 'PT', 'PU', 'PV', 'PW', 'PX', 'PY', 'PZ', 'QA', 'QB', 'QC', 'QD', 'QE', 'QF', 'QG', 'QH', 'QI', 'QJ', 'QK', 'QL', 'QM', 'QN', 'QO', 'QP', 'QQ', 'QR', 'QS', 'QT', 'QU', 'QV', 'QW', 'QX', 'QY', 'QZ', 'RA', 'RB', 'RC', 'RD', 'RE', 'RF', 'RG', 'RH', 'RI', 'RJ', 'RK', 'RL', 'RM', 'RN', 'RO', 'RP', 'RQ', 'RR', 'RS', 'RT', 'RU', 'RV', 'RW', 'RX', 'RY', 'RZ', 'SA', 'SB', 'SC', 'SD', 'SE', 'SF', 'SG', 'SH', 'SI', 'SJ', 'SK', 'SL', 'SM', 'SN', 'SO', 'SP', 'SQ', 'SR', 'SS', 'ST', 'SU', 'SV', 'SW', 'SX', 'SY', 'SZ', 'TA', 'TB', 'TC', 'TD', 'TE', 'TF', 'TG', 'TH', 'TI', 'TJ', 'TK', 'TL', 'TM', 'TN', 'TO', 'TP', 'TQ', 'TR', 'TS', 'TT', 'TU', 'TV', 'TW', 'TX', 'TY', 'TZ', 'UA', 'UB', 'UC', 'UD', 'UE', 'UF', 'UG', 'UH', 'UI', 'UJ', 'UK', 'UL', 'UM', 'UN', 'UO', 'UP', 'UQ', 'UR', 'US', 'UT', 'UU', 'UV', 'UW', 'UX', 'UY', 'UZ', 'VA', 'VB', 'VC', 'VD', 'VE', 'VF', 'VG', 'VH', 'VI', 'VJ', 'VK', 'VL', 'VM', 'VN', 'VO', 'VP', 'VQ', 'VR', 'VS', 'VT', 'VU', 'VV', 'VW', 'VX', 'VY', 'VZ', 'WA', 'WB', 'WC', 'WD', 'WE', 'WF', 'WG', 'WH', 'WI', 'WJ', 'WK', 'WL', 'WM', 'WN', 'WO', 'WP', 'WQ', 'WR', 'WS', 'WT', 'WU', 'WV', 'WW', 'WX', 'WY', 'WZ', 'XA', 'XB', 'XC', 'XD', 'XE', 'XF', 'XG', 'XH', 'XI', 'XJ', 'XK', 'XL', 'XM', 'XN', 'XO', 'XP', 'XQ', 'XR', 'XS', 'XT', 'XU', 'XV', 'XW', 'XX', 'XY', 'XZ', 'YA', 'YB', 'YC', 'YD', 'YE', 'YF', 'YG', 'YH', 'YI', 'YJ', 'YK', 'YL', 'YM', 'YN', 'YO', 'YP', 'YQ', 'YR', 'YS', 'YT', 'YU', 'YV', 'YW', 'YX', 'YY', 'YZ', 'ZA', 'ZB', 'ZC', 'ZD', 'ZE', 'ZF', 'ZG', 'ZH', 'ZI', 'ZJ', 'ZK', 'ZL', 'ZM', 'ZN', 'ZO', 'ZP', 'ZQ', 'ZR', 'ZS', 'ZT', 'ZU', 'ZV', 'ZW', 'ZX', 'ZY', 'ZZ'.

Capitolo 1

**IL NOLEGGIO
A BREVE TERMINE
NEL 2010**

INDICATORI CHIAVE

Crescita con efficienza. È questa la chiave di lettura del rent-a-car nel 2010. Un settore che sviluppa quasi un miliardo e cento milioni di giro d'affari impiegando circa 4.400 addetti diretti più l'indotto, con un contributo pro-capite alla produzione del valore di 250mila euro, uno dei più elevati dell'intero panorama economico italiano.

Questi dati confermano - se ancora ce ne fosse bisogno - la posizione dell'autonoleggio a breve tra quelle attività, ad elevato valore aggiunto, su cui puntare per il futuro della nostra economia. Un'attività fondata su una tecnologia sofisticata, che sarà essenziale nello sviluppo di una mobilità privata più sostenibile, perché esercitata con auto non in proprietà, ma condivise.

Nel 2010 la crescita è stata netta, il giro d'affari è aumentato del 4%, mentre l'economia viaggiava intorno all'1% di sviluppo (Tab. 14).

Tabella 14 - Indicatori chiave del noleggio a breve termine

	2010	2009	Var %
Fatturato	1.092.329.865	1.049.996.308	4%
Giorni di noleggio	29.999.645	29.399.545	2%
Numero di noleggi	4.660.162	4.523.112	3%
Durata media per noleggio (gg)	6,4	6,5	-1%
Prezzo medio per noleggio (€)	234	232	1%
Prezzo medio per giorno di noleggio (€)	36	36	2%
Utilizzo medio della flotta	72%	70%	2%
Flotta media	114.945	114.382	0%
Flotta puntuale al 30 agosto	149.196	148.342	1%
Immatricolazioni (auto e furgoni) (*)	125.727	96.792	30%
Punti vendita (stazioni di noleggio)	2.582	2.652	- 3%
Dipendenti	4.373	4.519	- 3%

* 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.

L'incremento di circa 50 milioni rispetto al 2009 è stato determinato in parte dall'aumento della domanda originata dal tempo libero (quella per affari ha segnato il passo) e in parte dalla dinamica dei costi. In particolare, i veicoli, il principale fattore della produzione, mostrano un incremento del valore medio intorno al 2%.

La domanda di noleggio per affari, come si è visto, non ha contribuito alla crescita. In questo si ravvisa la centralità del settore, che recepisce in pieno le dinamiche del sistema economico nazionale. È ormai un fatto che nell'eredità della crisi del 2009 ci sia un modo diverso di cavalcare il business da parte delle imprese.

Puntare allo sviluppo e cogliere le opportunità, ma senza sbilanciare l'azienda, né economicamente né, in special modo, finanziariamente. La crisi ha portato dolore, ma anche paura, tanta. Passato il dolore, la paura è rimasta un pò più a lungo, e il ricordo non andrà via facilmente. Questo fenomeno non è settoriale né congiunturale. Tutti i soggetti economici occidentali - inclusi i consumatori - hanno iniziato a distinguere tra il giusto, anche il voluttuario, e il suo superfluo, ciò che si può anche avere, ma che non si riesce a utilizzare. Le imprese continuano a fare tutto, ma senza abusare e senza sprecare. L'impatto è molto concreto: una trasferta in meno, oppure un viaggio ottimizzato, che duri un giorno in meno. Anche in queste cose, che sarebbe sbagliato definire marginali, si realizza l'efficienza dell'impresa.

Il settore del noleggio non ha solo subito questo modello di consumo più asciutto, lo ha condiviso in pieno. Quando si registra che l'utilizzo della flotta è arrivato a toccare il 72%, c'è da restare ammirati e da fare un confronto. Nell'ultimo anno pre-crisi, il 2008, il settore aveva toccato il culmine di un modello di business improntato alla massimizzazione dei ricavi: 1.114 milioni di fatturato, con una flotta media di 129mila veicoli, utilizzati al 68%. Nel 2010, dopo la crisi, il fatturato è di 1.092 milioni, il 98% di quello che era due anni prima: in pratica, il gap è stato quasi interamente recuperato. Ma con un'efficienza enorme.

La flotta media non è arrivata a 115mila veicoli, pari all'89% di quella del 2008, ma sfruttata al 72%, quattro punti meglio di allora. È evidente il cambiamento nella filosofia. L'obiettivo primario non è più cogliere la domanda marginale, ma rinforzare l'impresa e i suoi conti. Non possiamo ignorare, infatti, la domanda che questi indicatori pongono: con 5.000 veicoli in più, i ricavi sarebbero stati maggiori? Certamente sì. Tuttavia, questi ricavi avrebbero portato maggiori costi e minore efficienza. Ma c'è di più: la flotta si costruisce prima dei noleggi, non dopo. Una volta che le auto fossero state disponibili, quei ricavi aggiuntivi sarebbero stati probabilmente cercati a ogni costo, anche accettando tariffe troppo basse.

È questo il motivo principale dell'aumento del prezzo medio del 2% per giorno di noleggio, nell'anno in cui il mix della flotta si è spostato verso i segmenti più piccoli.

È probabile che non siano state aumentate le tariffe, quanto piuttosto che gli operatori abbiano rinunciato ad alcuni noleggi a prezzi troppo bassi. Ciò è stato possibile grazie al verificarsi dell'unica condizione per cui una stazione rifiuta un noleggio: la richiesta di due clienti e la disponibilità di una sola macchina. Nessun dubbio che dal parcheggio è uscito il cliente disponibile a pagare la tariffa giusta.

Del resto, guardando alle serie storiche, è evidente la relazione tra prezzi e utilizzo della flotta.

In linea generale, l'utilizzo migliora con l'aumento dei volumi. Quando il settore viaggiava intorno ai 20 milioni di giorni all'anno, non era realistico attendersi che l'utilizzo arrivasse al 70%. Ma se guardiamo al mercato attuale, con una domanda intorno ai 30 milioni di giorni, osserviamo che quando migliora l'utilizzo migliorano anche i prezzi, proprio per la minor pressione a noleggiare comunque le auto.

Del resto, la struttura economica dell'autonoleggio è così. Il costo marginale del giorno di noleggio è talmente basso che conviene sempre far girare le macchine. Dunque, la decisione non è se accettare o rifiutare un noleggio, bensì se dotarsi o no di un'auto in più.

ANALISI DEL FATTURATO

Il noleggio a breve termine ha registrato una crescita del giro d'affari nel 2010 pari al 4% (Tab. 15).

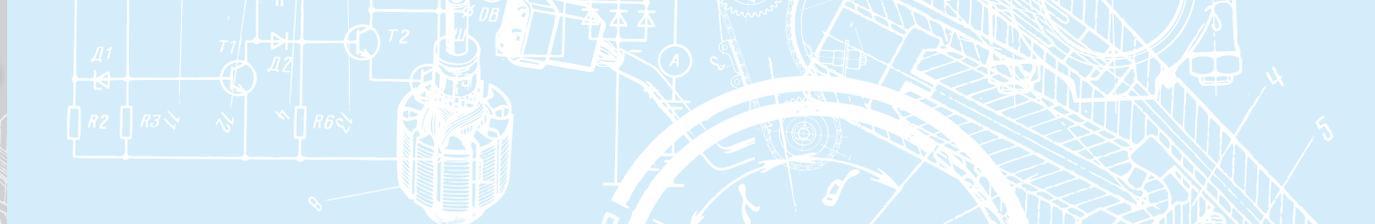
Questo rappresenta un ottimo risultato se lo confrontiamo con la crescita del PIL che è stata nel 2010 dell'1,1%.

Analizzando la composizione del giro d'affari si evince che l'attività di noleggio derivante dal segmento dei turisti ha prodotto una crescita del 9%. Tale crescita è dipesa in parte dall'incremento dell'incoming dei turisti: il traffico passeggeri nazionali è aumentato del 6%, quello internazionale dell'8%.

Il fatturato derivante dalla domanda di noleggio delle imprese è calato del 2%, segno di un ridimensionamento della spesa per i viaggi di lavoro.

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

	2010	2009	Var %
Fatturato totale	1.092.329.865	1.049.996.308	4%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- fatturato su vetture	1.027.761.855	982.827.744	5%
- fatturato su furgoni	64.568.010	67.168.564	- 4%
Distribuzione per tipologia di operatore			
- fatturato generato da corporate/agenti	1.010.320.035	965.920.853	5%
- fatturato generato da licenziatari/franchisee	82.009.829	84.075.455	- 2%
Distribuzione per tipologia di location			
- fatturato realizzato presso aeroporti	557.709.193	516.810.742	8%
- fatturato realizzato presso downtown	534.620.673	533.185.566	0%



Anche l'analisi del fatturato per tipologia di veicolo conferma lo stesso fenomeno: il fatturato generato dai noleggi di furgoni ha registrato un calo del 4% rispetto al 2009, mentre il fatturato da noleggio di vetture ha segnato una crescita del 5%.

Il segmento del replacement ha registrato una crescita del fatturato del 3% (Tab. 17). Ricordiamo che il replacement è generato, principalmente ma non solo, dalla domanda dei noleggiatori a lungo termine che prendono dal rent-a-car i veicoli per sostituire temporaneamente quelli indisponibili noleggiati ai propri clienti.

La distribuzione del fatturato per tipologia di location mostra che le stazioni aeroportuali hanno segnato una crescita dell'8%, perché in aeroporto si concentra in maniera prevalente la crescente domanda turistica. Al contrario, il fatturato generato presso le stazioni di noleggio in città, dove si concentra maggiormente la domanda delle imprese, è rimasto stabile.

La distribuzione per tipologia di operatore evidenzia che le location gestite direttamente dalle società di noleggio (corporate e agenti) hanno realizzato una crescita del fatturato pari al 5%, mentre il fatturato realizzato dalla rete indiretta (licenziatari e franchisee) ha perso due punti percentuali.

Tabella 16 - Analisi fatturato per unit e fatturato per unit su valore immatricolazioni unitario

	2010	2009	Var %
Fatturato/Flotta media	9.503	9.180	4%
Fatturato x unit/Valore immatricolazioni x unit	75%	74%	1%

Tabella 17 - Distribuzione del fatturato per motivo di noleggio

	2010		2009		Var %
	€	%	€	%	
Fatturato totale	1.092.329.865	100%	1.049.996.307	100%	4%
- di cui generato per leisure	598.270.164	55%	551.299.284	53%	9%
- di cui generato per business	361.038.944	33%	369.299.749	35%	- 2%
- di cui generato per replacement	133.020.757	12%	129.397.273	12%	3%

ANALISI DEI VOLUMI

Nel 2010 i noleggi sono aumentati del 3% rispetto al 2009. I giorni di noleggio sono aumentati del 2%. La differenza tra le due crescite è spiegata dalla durata media che rispetto al 2009 ha perso un punto percentuale. Infatti dai 6,5 giorni del 2009 è scesa a 6,4 giorni.

Presso le location aeroportuali i noleggi sono aumentati del 5%. Questo perché tali location intercettano prevalentemente la domanda turistica.

I giorni di noleggio attivati presso le stazioni aeroportuali hanno registrato una crescita dell'8%. La differenza tra la crescita dei giorni (+8%) e quella dei noleggi (+5%) è dovuta all'aumento della durata media dei noleggi in aeroporto +3%.

Per spiegare l'aumento delle durate dei noleggi in aeroporto, possiamo ricordare che nel 2010 c'è stato un aumento di turisti (+7%) e un aumento del periodo medio di vacanza (confermato dall'Istat): entrambi fattori che hanno spinto ad aumentare la durata media dei noleggi contrattualizzati in aeroporto, da 5,7 a 5,9 giorni; scelta agevolata anche da un prezzo per giorno che non è cresciuto.

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

	2010	2009	Var %
Giorni di noleggio totali	29.999.645	29.399.545	2%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- giorni di noleggio di vetture	28.521.837	27.930.836	2%
- giorni di noleggio di furgoni	1.477.808	1.468.709	1%
Distribuzione per tipologia di operatore			
- realizzati da corporate/agenti	27.972.616	27.084.378	3%
- realizzati da licenziatari/franchisee	2.027.030	2.315.167	-12%
Distribuzione per tipologia di location			
- giorni realizzati presso aeroporti	14.308.285	13.309.044	8%
- giorni realizzati presso downtown	15.691.361	16.090.501	-2%

I giorni di noleggio realizzati dagli operatori diretti sono cresciuti del 3%, mentre i noleggi del 4%, le durate sono rimaste relativamente stabili.

Al contrario i giorni sviluppati dagli operatori indiretti sono calati del 12% e i noleggi del 6%. La durata media è calata di 7 punti percentuali.

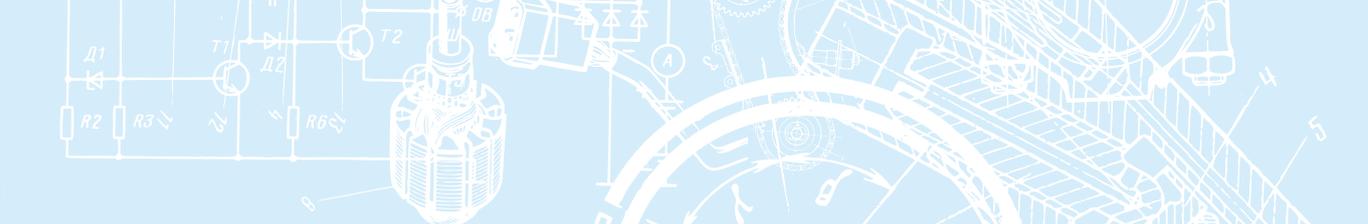


Tabella 19 - Distribuzione del numero dei noleggi per tipologia veicolo, operatore e location

	2010	2009	Var %
Numero dei noleggi totali	4.660.162	4.523.112	3%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- noleggi di vetture	4.345.943	4.198.878	4%
- noleggi di furgoni	314.219	324.233	- 3%
Distribuzione per tipologia di operatore			
- noleggi realizzati da corporate/agenti	4.346.380	4.189.809	4%
- noleggi realizzati da licenziatari/franchisee	313.782	333.302	- 6%
Distribuzione per tipologia di location			
- noleggi realizzati presso aeroporti	2.441.172	2.332.720	5%
- noleggi realizzati presso downtown	2.218.990	2.190.392	1%

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

	2010	2009	Var %
Durata media per noleggio	6,4	6,5	-1%
Durata media per tipologia veicolo			
- di cui durata media per noleggio di vetture	6,6	6,7	-1%
- di cui durata media per noleggio di furgoni	4,7	4,5	4%
Durata media per tipologia di operatore			
- di cui durata media di corporate/agenti	6,4	6,5	0%
- di cui durata media di licenziatari/franchisee	6,5	6,9	- 7%
Durata media per tipologia di location			
- di cui durata media per noleggio presso aeroporti	5,9	5,7	3%
- di cui durata media per noleggio presso downtown	7,1	7,3	- 4%

IL CLIENTE

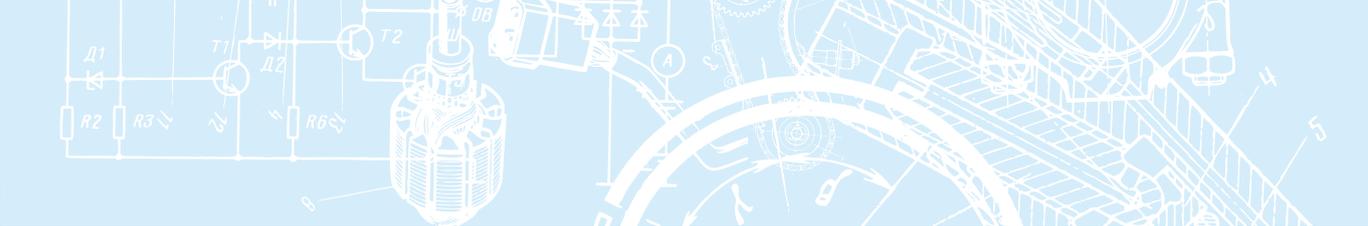
L'identikit del cliente medio del 2010 è simile a quello del 2009 (Tab. 21). Chi noleggia è soprattutto di sesso maschile, di nazionalità italiana, e di età compresa tra i 35 e i 55 anni.

In termini di fasce di età, nel 2010 a noleggiare sono stati meno i giovani compresi tra 18 e 35 anni (meno 2 punti percentuali, come già avvenuto nel 2009) e di più gli adulti da 35 anni in su. Evidentemente, in periodi di crisi i giovani si orientano su altre forme di mobilità.

Gli italiani e gli europei sono calati rispettivamente di 1 punto percentuale, in favore di turisti extra-europei, esclusi gli americani, che sono rimasti sui livelli del 2009.

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

	2010	2009
Distribuzione per sesso		
- noleggi a clienti maschi	88%	87%
- noleggi a clienti femmine	12%	13%
Distribuzione per età		
- noleggi a clienti con età da 18 a 35 anni	26%	28%
- noleggi a clienti con età da 36 a 55 anni	57%	56%
- noleggi a clienti con età oltre i 55 anni	17%	16%
Distribuzione per nazionalità		
- noleggi a clienti di nazionalità italiana	63%	64%
- noleggi a clienti di nazionalità europea	25%	26%
- noleggi a clienti di nazionalità americana	4%	4%
- noleggi a clienti di altra nazionalità	8%	6%
Distribuzione per motivi di utilizzo		
- noleggi per leisure	53%	50%
- noleggi per business	36%	39%
- noleggi per replacement	11%	11%



ANALISI DELLA FLOTTA

La flotta media indica quanti veicoli mediamente sono disponibili per il noleggio. Nella gestione della flotta si concentra il vero know how del noleggiatore (Tab. 22).

Gli operatori nel 2010, in previsione di una domanda in aumento rispetto al 2009, hanno incrementato le immatricolazioni del 30% acquistando quasi 31.000 veicoli in più. In questo dato sono comprese le maggiori immatricolazioni di vetture (+32%) ma anche i minori acquisti di furgoni (-7%) (Tab. 25).

Il valore totale delle immatricolazioni è aumentato del 32%, grazie a un aumento dei volumi dell'immatricolato (+30%) e a un incremento del prezzo medio (2%). Nello stesso periodo, le società di noleggio hanno ceduto oltre 126.000 veicoli usati, di cui il 57% alle case auto (buy back).

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

	2010	2009	Var %
Flotta media	114.945	114.382	0,5%
<i>Distribuzione della flotta media per tipologia veicolo</i>			
- di cui vetture	108.247	107.709	0,5%
- di cui furgoni	6.698	6.673	0,4%
<i>Distribuzione della flotta media per tipologia di operatore</i>			
- di cui di corporate/agenti	106.622	104.802	1,7%
- di cui di licenziatari/franchisee	8.323	9.580	-13,1%

Tabella 23 - Permanenza media dei veicoli in flotta. Mesi

MESI	2010	2009
Permanenza di vetture in flotta	10	11
Permanenza di furgoni in flotta	16	17

Tabella 24 - Distribuzione della flotta puntuale per tipologia di veicolo e operatore

	2010	2009	Var %
Flotta puntuale al 30 agosto	149.196	148.342	1%
<i>Distribuzione della flotta puntuale per tipologia veicolo</i>			
- flotta puntuale vetture	143.045	141.722	1%
- flotta puntuale furgoni	6.151	6.620	- 7%
<i>Distribuzione della flotta puntuale per tipologia di operatore</i>			
- flotta puntuale di corporate/agenti	140.761	137.979	2%
- flotta puntuale di licenziatari/franchisee	8.435	10.363	-19%

Inoltre i noleggiatori a breve hanno anche agito sulla rotazione della flotta accelerandola rispetto al 2009. Nel 2009 le vetture erano sostituite in media dopo 11 mesi e i furgoni dopo 17. Nel 2010, invece, la sostituzione delle vetture è avvenuta dopo 10 mesi, e quella dei furgoni dopo 16 mesi (Tab. 23). La combinazione di questi fenomeni - acquisti, vendite di usato e rotazione della flotta - ha generato una flotta media di quasi 115.000 veicoli con un lieve incremento rispetto al 2009 (+0,5%).

La flotta media è cresciuta sia sul segmento delle vetture (+0,5%), che su quello dei furgoni (+0,4%).

La flotta della rete diretta è cresciuta dell'1,7%, mentre quella della rete indiretta è calata del 13%.

Probabilmente, i piccoli imprenditori hanno ritenuto saggio affrontare con maggior prudenza la ripresa della domanda, preferendo selezionare la clientela piuttosto che inseguirla per utilizzare (e ammortizzare) i veicoli eccedenti.

La flotta puntuale (il numero di veicoli disponibili per il noleggio ad una certa data) misurata al 30 agosto ha registrato un aumento di 854 unità pari all'1% di crescita (Tab. 24).

La flotta puntuale delle vetture ha registrato una crescita pari all'1%, mentre quella relativa ai furgoni una contrazione del 7%. La flotta puntuale della rete diretta è cresciuta del 2%, al contrario di quella indiretta che ha subito una contrazione del 19%.

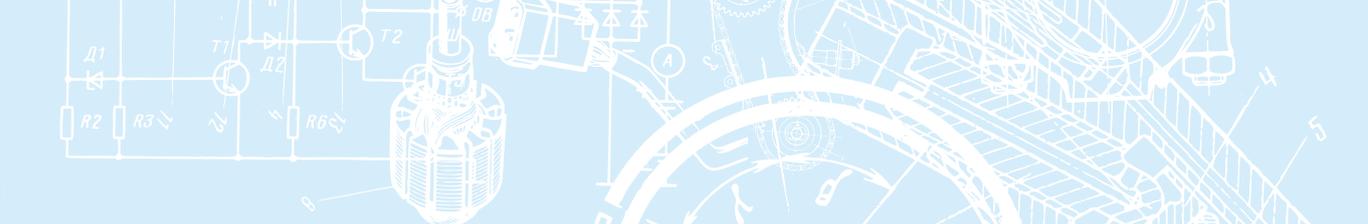


Tabella 25 - Numero e valore delle immatricolazioni per tipologia di veicolo

	2010	2009	Var %
Immatricolazioni	125.727	96.792	30%
- di cui vetture	121.102	91.840	32%
- di cui furgoni	4.625	4.952	-7%
Valore delle immatricolazioni (euro)	1.598.553.789	1.207.117.909	32%
- di cui vetture	1.523.257.411	1.136.075.638	34%
- di cui furgoni	77.665.844	72.173.113	8%
Valore medio delle immatricolazioni	12.714	12.471	2%
- di cui vetture	12.578	12.370	2%
- di cui furgoni	16.791	14.573	15%

UTILIZZO DELLA FLOTTA

La flotta media è rimasta pressoché invariata rispetto al 2009. Quindi gli operatori, per soddisfare una domanda di giorni di noleggio cresciuta del 2%, hanno fatto leva sull'incremento dell'utilizzo dei veicoli, che è aumentato di 2 punti, passando dal 70% del 2009 al 72% del 2010. L'utilizzo delle vetture è cresciuto di 2 punti, mentre quello dei furgoni è rimasto stabile (Tab. 26).

Il fatturato medio generato da ciascun veicolo in flotta è stato pari a 9.503 euro contro i 9.180 del 2009, con una crescita del 4%. Si tratta di una crescita significativa se si considera che il valore medio unitario dei veicoli immatricolati nel 2010 è cresciuto di 2 punti percentuali. Quindi gli operatori, avendo pagato nel 2010 mediamente i veicoli il 2% in più, hanno generato un superiore volume d'affari per veicolo rispetto al 2009 del 4%.

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

	2010	2009	Var %
Utilizzo medio della flotta	72%	70%	2%
<i>Distribuzione dell'utilizzo per tipologia veicolo</i>			
- utilizzo medio della flotta vetture	72%	71%	2%
- utilizzo medio della flotta furgoni	60%	60%	0%
<i>Distribuzione dell'utilizzo per tipologia di operatore</i>			
- di cui utilizzo medio di corporate/agenti	72%	71%	2%
- di cui utilizzo medio di licenziatari/franchisee	67%	66%	1%

PUNTI VENDITA

Il ricorso all'efficienza e all'ottimizzazione ha toccato, anche se lievemente, la struttura distributiva.

Le stazioni di noleggio hanno registrato un decremento in termini percentuali del 3% ed in valore assoluto di 70 stazioni (Tab. 27).

La distribuzione dei punti vendita per tipologia di location non è cambiata rispetto al 2009: il 12% delle stazioni si trova presso le location aeroportuali, l'88% è situata presso i centri urbani.

Anche la distribuzione dei punti vendita per tipologia di operatore non è cambiata rispetto al 2009: il 41% delle stazioni appartiene alla rete diretta, il 59% alla rete indiretta (Tab. 28).

Tabella 27 - Punti vendita

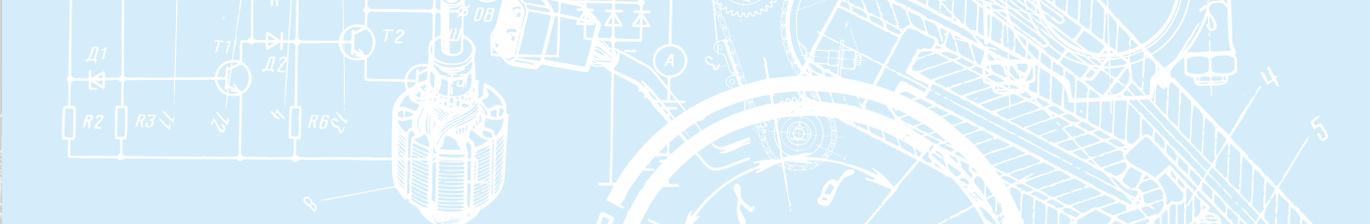
	2010	2009	Var %
Punti vendita	2.582	2.652	- 3%

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

	2010	2009
<i>Distribuzione dei punti vendita per tipologia operatore</i>		
- di cui della rete diretta	41%	41%
- di cui della rete indiretta	59%	59%
<i>Distribuzione dei punti vendita per tipologia location</i>		
- di cui presso aeroporti	12%	12%
- di cui presso downtown	88%	88%

FURTI E APPROPRIAZIONI INDEBITE

Il 2010 ha registrato un numero di furti pari a 1.296 con una crescita del 6% rispetto al 2009. Poiché la flotta media è rimasta quasi stabile, anche l'indice furti/flotta media è cresciuto del 6%. Tuttavia, il numero dei furti va misurato in rapporto ai giorni di noleggio, perché è improbabile (e comunque raro) che il veicolo venga rubato quando è nei garage dei noleggiatori. Questo indicatore mostra una crescita di 4 punti percentuali. Il danno da furti è stato nel 2010 di circa 10 milioni di euro, importo che rappresenta quasi l'1% del giro d'affari (Tab. 29).



Il numero delle appropriazioni indebite è stato nel 2010 pari a 362, stabile rispetto al 2009, ma in lieve diminuzione (-1%) in rapporto alla flotta media.

In realtà, il numero delle appropriazioni indebite deve essere messo in relazione con il numero dei noleggi, perché è un'azione che viene compiuta dallo stesso cliente. In questo caso, l'indice appropriazioni indebite/noleggi ha mostrato, invece, un calo del 3% rispetto all'anno precedente.

Tabella 29 - Furti e appropriazioni indebite

	2010	2009	Var %
Totale Furti	1.296	1.222	6,0%
- di cui vetture	1.269	1.179	8%
- di cui furgoni	27	43	- 37%
Furti veicoli su flotta media	1,1%	1,1%	6%
Furti vetture su flotta media vetture	1,2%	1,1%	7%
Furti furgoni su flotta media furgoni	0,4%	0,6%	- 37%
Furti veicoli su 100.000 giorni di noleggio di veicoli	4,3	4,2	4%
Furti vetture su 100.000 giorni di noleggio di vetture	4,4	4,2	5%
Furti furgoni su 100.000 giorni di noleggio di furgoni	1,8	2,9	- 37%
Veicoli recuperati da furti	258	306	-16%
Veicoli rubati e non recuperati	1.038	916	13%
Appropriazioni indebite	362	364	0%
- di cui appropriazioni indebite vetture	354	353	0%
- di cui appropriazioni indebite furgoni	8	11	- 26%
Appopr. indebite veicoli su flotta media	0,3%	0,3%	-1%
Appopr. indebite vetture su flotta media vetture	0,3%	0,3%	0%
Appopr. indebite furgoni su flotta media furgoni	0,1%	0,2%	- 26%
Appropriazioni indebite veicoli su 100.000 noleggi tot veicoli	7,8	8,0	- 3%
Appropriazioni indebite vetture su 1000 noleggi vetture	8,1	8,4	- 3%
Appropriazioni indebite furgoni su 1000 noleggi furgoni	2,5	3,4	- 23%
Veicoli recuperati da appropriazioni indebite	207	234	-12%
Veicoli non recuperati da appropriaz.indebite	155	130	20%
Danno da furti (euro)	10.843.309	10.474.987	4%
Danno dei furti sul fatturato	0,99%	1,0%	-1%

INDICATORI CHIAVE AEROPORTI E DOWNTOWN

Nelle location aeroportuali il giro d'affari ed i giorni di noleggio sono aumentati dell'8%, mentre nelle stazioni di città il fatturato è rimasto stabile e i giorni di noleggio sono calati del 2% (Tab. 30 e 31).

Questa differenza di performance si spiega con le diverse concentrazioni dei segmenti di domanda. Il segmento *leisure*, che è cresciuto come giro d'affari del 9%, si concentra molto di più in aeroporto.

I segmenti *replacement* e *business*, che hanno registrato rispettivamente una crescita del volume d'affari del 3% e una flessione del 2%, si concentrano maggiormente presso le location cittadine.

Dal confronto emerge che i due canali - aeroporti e downtown - si ripartiscono più o meno equamente sia il giro d'affari che i volumi, ma il fatturato medio per stazione aeroportuale è pari a 1,8 milioni di euro, mentre quello medio per stazione cittadina è pari a circa 236.000 euro. In pratica ci vogliono circa 8 stazioni di noleggio downtown per eguagliare il giro d'affari di una stazione aeroportuale.

Anche le durate e i prezzi sono diversi. In aeroporto la durata media per noleggio è di 5,9 giorni, nella stazione cittadina è di 7,1 giorni. In aeroporto un giorno di noleggio costa mediamente 5 euro in più rispetto alla stazione di città.

Tab. 30 - Indicatori chiave per tipologia di location

2010	AEROPORTI	DOWNTOWN	% APT	% DT
Fatturato	557.709.193	534.620.673	51%	49%
Giorni di noleggio	14.308.285	15.691.361	48%	52%
Numero di noleggi	2.441.172	2.218.990	52%	48%
Durata	5,9	7,1		
Prezzo medio per giorno	39	34		
Prezzo medio per noleggio	228	241		

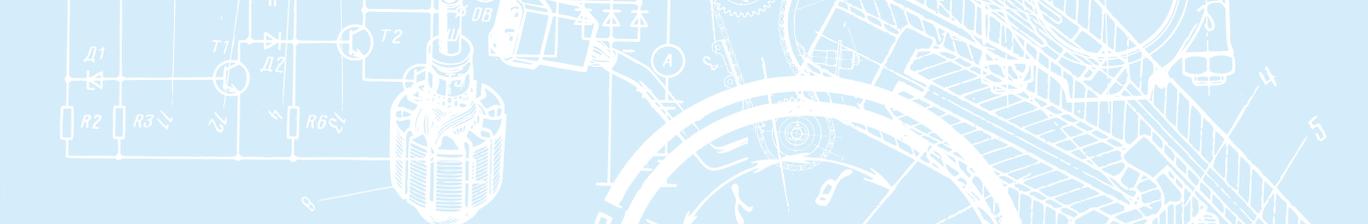


Tabella 31 - Indicatori chiave aeroporti e downtown

AEROPORTI	2010	2009	Var %
Fatturato	557.709.193	516.810.742	8%
Numero di noleggi	2.441.172	2.332.720	5%
Prezzo medio per noleggio	228	222	3%
Giorni di noleggio	14.308.285	13.309.044	8%
Prezzo medio per giorno	39	39	0%
Durata noleggio	5,9	5,7	3%
DOWNTOWN	2010	2009	Var %
Fatturato	534.620.673	533.185.566	0%
Numero di noleggi	2.218.990	2.190.392	1%
Prezzo medio per noleggio	241	243	- 1%
Giorni di noleggio	15.691.361	16.090.501	- 2%
Prezzo medio per giorno	34	33	3%
Durata noleggio	7,1	7,3	- 4%

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

	APT		DOWNTOWN	
	2010	2009	2010	2009
Fatturato	51%	49%	49%	51%
Numero di noleggi	52%	52%	48%	48%
Giorni di noleggio	48%	45%	52%	55%

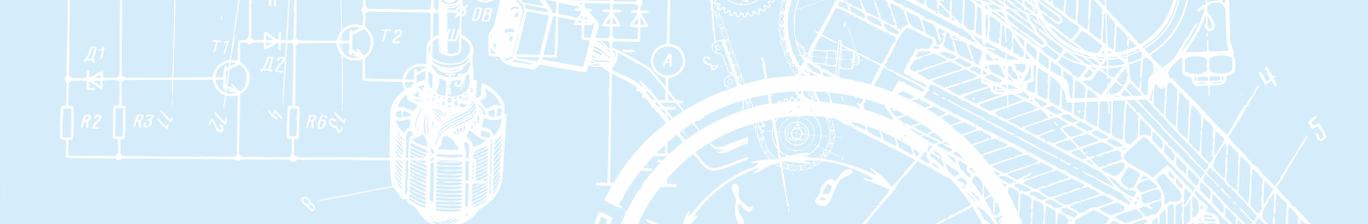
INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DI VETTURE

Il giro d'affari delle vetture pesa complessivamente il 94%, mentre il restante 6% è realizzato attraverso il noleggio dei furgoni (Tab. 33).

Il giro d'affari delle vetture è aumentato nel 2010 del 5%, mentre i giorni di noleggio sono aumentati del 2% e i numeri di noleggi del 4%. Il prezzo medio per giorno è aumentato di 1 euro e le durate sono impercettibilmente calate.

Tabella 33 - Indicatori chiave business vetture

	2010	2009	Var %
Fatturato	1.027.761.855	982.827.744	5%
Giorni di noleggio	28.521.837	27.930.836	2%
Flotta media	108.247	107.709	0%
Utilizzo	72%	71%	2%
Numero di noleggi	4.345.943	4.198.878	4%
Durata	6,6	6,7	-1%
Prezzo medio per giorno	36	35	2%
Prezzo medio per noleggio	236	234	1%
Flotta puntuale al 30 agosto	143.045	141.722	1%
Immatricolazioni	121.102	91.840	32%
Prezzo medio immatricolazioni	12.578	12.370	2%
Furti	1.269	1.179	8%
Appropriazioni indebite	354	353	0%



INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DI FURGONI

Contrariamente a quanto registrato per le vetture, il business dei furgoni ha perso il 4% del giro d'affari. I noleggi sono diminuiti del 3%, ma grazie all'aumento delle durate del 4%, i giorni di noleggio sono cresciuti dell'1% (Tab. 34).

Tabella 34 - Indicatori chiave business furgoni

	2010	2009	Var %
Fatturato	64.568.010	67.168.564	- 4%
Giorni di noleggio	1.477.808	1.468.709	1%
Flotta media	6.698	6.673	0%
Utilizzo	60%	60%	0%
Numero di noleggi	314.219	324.233	- 3%
Durata	4,7	4,5	4%
Prezzo medio per giorno	44	46	- 4%
Prezzo medio per noleggio	205	207	-1%
Flotta puntuale al 30 agosto (*)	6.151	6.620	- 7%
Immatricolazioni	4.625	4.952	- 7%
Prezzo medio immatricolazioni	16.791	14.573	15%
Furti	27	43	- 37%
Appropriazioni indebite	8	11	- 26%

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

INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DELLA RETE DIRETTA

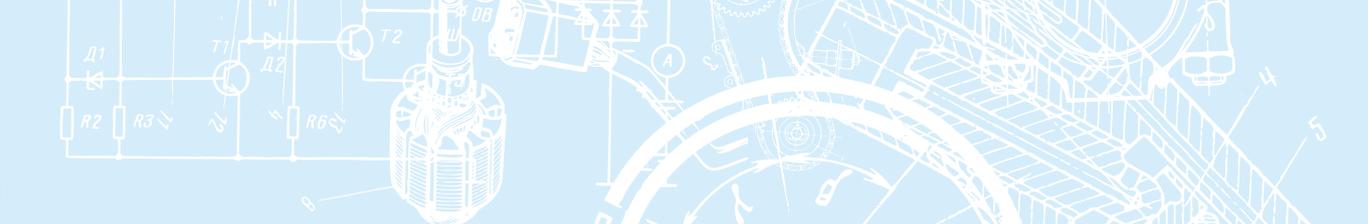
Tabella 35 - Indicatori chiave della rete diretta

	2010	2009	Var %
Fatturato	1.010.320.035	965.920.853	5%
Giorni di noleggio	27.972.616	27.084.378	3%
Flotta media	106.622	104.802	2%
Utilizzo	72%	71%	2%
Numeri di noleggio	4.346.380	4.189.809	4%
Durata	6,4	6,5	0%
Prezzo medio per giorno	36	36	1%
Prezzo medio per noleggio	232	231	1%
Flotta puntuale al 30 agosto	140.761	137.979	2%

INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DELLA RETE INDIRETTA

Tabella 36 - Indicatori chiave della rete indiretta

	2010	2009	Var %
Fatturato	82.009.829	84.075.455	- 2%
Giorni di noleggio	2.027.030	2.315.167	-12%
Flotta media	8.323	9.580	-13%
Utilizzo	67%	66%	1%
Numeri di noleggio	313.782	333.302	- 6%
Durata	6,5	6,9	- 7%
Prezzo medio per giorno	40	36	11%
Prezzo medio per noleggio	261	252	4%
Flotta puntuale al 30 agosto	8.435	10.363	-19%



TREND DEL NOLEGGIO A BREVE TERMINE 2002-2010

L'analisi del CAGR (Compound Annual Growth Rate - CAGR, tasso di crescita medio annuale) svolta dal 2002 al 2010 mostra che il settore del noleggio a breve termine cresce ed è in salute (Tab. 37).

Il giro d'affari cresce mediamente del 5%, i giorni aumentano mediamente del 6% e i noleggi del 7%.

L'analisi indica che la crescita viene sostenuta da diversi fattori: sul fronte degli investimenti la disponibilità di auto da noleggiare aumenta (la flotta media cresce mediamente del 5%), crescono gli investimenti in strutture distributive (i punti vendita crescono mediamente dell'11%) e in risorse umane (i dipendenti aumentano mediamente del 3%).

Sul versante operativo aumenta la percentuale di utilizzo delle vetture; per quanto riguarda l'offerta gli operatori diminuiscono mediamente i prezzi del 2% per incontrare la domanda.

Tabella 37 - Indicatori chiave del noleggio a breve termine. Trend 2002-2010

	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	CAGR
Fatturato (milioni di euro)	1.092	1.050	1.114	1.073	992	945	806	739	727	5%
Numero di noleggi	4.660.162	4.523.112	4.855.429	4.747.892	4.293.775	4.065.444	3.035.688	2.828.003	2.614.281	7%
Prezzo medio per noleggio (€)	234	232	229	226	231	232	265	261	278	-2%
Durata media per noleggio (gg)	6,4	6,5	6,6	6,3	6,5	6,5	7,2	7,2	7,4	-2%
Giorni di noleggio	29.999.645	29.399.545	32.125.740	30.046.886	28.056.865	26.463.991	21.943.138	20.346.530	19.253.451	6%
Prezzo medio per giorno noleggio (€)	36	36	35	36	35	36	37	36	38	-1%
Utilizzo medio della flotta	72%	70%	68%	70%	68%	68%	68%	66%	66%	1%
Flotta media	114.945	114.382	129.000	116.998	113.483	106.338	88.371	84.024	79.923	5%
Flotta puntuale*	149.196	148.342	167.530	152.046	144.858	136.728	110.663	106.112	N.D.	5%
Punti vendita	2.582	2.652	2.752	1.750	1.589	1.603	1.115	1.143	1.121	11%
Dipendenti	4.373	4.519	4.912	4.900	5.081	4.945	3.683	3.631	3.401	3%

* calcolata dal 2003 al 2010. Dal 2003 al 2006 è calcolata al 30 settembre, dal 2007 al 2010 è calcolata al 30 agosto

The background is a complex technical drawing in white lines on a light gray background. It features various mechanical components, including gears, shafts, bearings, and electrical symbols like resistors (R4, R6) and a transformer (T2). The drawing is a detailed cross-section of a mechanical assembly, possibly a motor or a pump, with numerous dimension lines and labels. The overall style is that of a classic engineering blueprint.

Capitolo 2

**IL NOLEGGIO
A LUNGO TERMINE
NEL 2010**

PREMESSA

In un contesto economico in via di lenta uscita dalla crisi finanziaria globale, l'intero sistema dell'automotive, come complessa filiera industriale e di servizi, sta attraversando una evidente, profonda evoluzione, con cambiamenti di economie e di assetti storici territorialmente consolidati.

L'esplosione dei mercati BRIC (Brasile, India e Cina), le crisi e le trasformazioni negli USA ed in Europa, la conseguente riorganizzazione di ogni attività collegata, con forti riflessi sull'economia e sul lavoro, la lenta, ma continua ascesa di motorizzazioni alternative sono solo alcuni grandi fattori che incidono sul sistema mondiale.

Ed anche i comportamenti collettivi, le modalità di impiego dei veicoli, l'analisi dei relativi costi sono oggetto di valutazione da parte di privati, aziende e amministrazioni pubbliche. In modo particolare gli operatori economici sono oggi sempre più orientati ad una maggiore considerazione del concetto di utilizzo in relazione alle esigenze produttive, temporanee e locali, di riduzione dei costi, di attenzione al core business, con conferimento in outsourcing di attività.

In questo quadro, il noleggio a lungo termine registra comunque un positivo 2010, pur a fronte di una difficile situazione per l'economia aziendale e per i comportamenti collettivi. Peraltro, a partire dal secondo semestre sono stati evidenti i segnali di ripresa, indirizzati a ridurre il calo della flotta circolante verificatosi negli ultimi due anni, diretta conseguenza delle riorganizzazioni aziendali attivate con la crisi.

Il modello del noleggio ha quindi reagito alla fase di negativa congiuntura, rafforzando ulteriormente la sua posizione di promotore di saving, contribuendo alla competitività del Sistema Paese, permettendo a 60.000 aziende clienti di ogni tipologia, industriale, commerciale, di servizi, ed a 2.400 PA di vario livello di fruire dei benefici economici, finanziari, amministrativi e di efficienza delle risorse che ne derivano.

Superando le asperità, il mercato ha confermato la validità dello strumento noleggio, che non è stato messo in discussione e si è anzi ulteriormente consolidato, in special modo presso le piccole e medie aziende.

È utile rilevare che la ripresa economica è anche da commisurarsi proprio all'andamento di queste decine di migliaia di aziende di ogni dimensione, che fondano quotidianamente il loro sviluppo sul recupero di efficienza e competitività, fattori insiti nei servizi del noleggio.

CRESCITA, SOMMERSO E TAX DIVIDE: IL NOLEGGIO ATTORE DI SVILUPPO E DI POSITIVITÀ FISCALE

Le più recenti rilevazioni ISTAT confermano le difficoltà di effettiva uscita dalla crisi economica, con un PIL fermo nell'ultimo biennio sul +0,5/+1%, con un debito pubblico e una pressione fiscale in forte aumento, arrivati nel 2011 al 120% e al 42,6% del PIL.

È una problematica grave e complessa, che riduce l'attività del Governo di riequilibrio della spesa, di stabilizzazione della bilancia dei pagamenti per proteggere il Paese sotto il profilo finanziario, come per combattere l'evasione fiscale, che da sola secondo l'Istat assomma tra i 225-275 miliardi di euro, pari a 120-125 miliardi di minori entrate tributarie.

È su quest'ultimo annoso e paralizzante aspetto, che vede l'Italia prima in classifica nell'Unione con un fatturato del sommerso pari a oltre il 20% del PIL, che il noleggio, nel suo pur ancora circoscritto, ma rilevante contesto, può portare un contributo nuovo e positivo.

Anche se penalizzato rispetto al resto dell'Europa sotto il profilo legislativo, il noleggio ha un ruolo rilevante ed unico come promotore sia di correttezza fiscale che di contrasto all'evasione. Sotto il profilo amministrativo e contabile, infatti, ogni fase operativa del noleggio è strettamente e necessariamente congiunta ad ogni adempimento stabilito dalla normativa tributaria.

Dall'acquisto del veicolo, all'emissione delle fatture dei canoni mensili, al calcolo del fringe benefit, alle varie attività di manutenzione del veicolo, in officina ed in carrozzeria, ai molteplici servizi di aftermarket tutto è ampiamente documentato con trasparenza e completezza, in relazione alla consapevole e reciproca utilità aziendale. Ed identica valenza di correttezza si riscontra nell'osservanza degli adempimenti per la tassazione (bollo, IPT), l'assicurazione dell'auto, il pagamento delle contravvenzioni.

Tale rilevante ruolo è rafforzato dal fatto che nel tempo è sorta una nuova imprenditorialità funzionale al noleggio, dedicata a differenti servizi accessori, dall'informatica alle officine di assistenza specializzate, dalla logistica alla sicurezza. Si tratta di aziende dislocate sull'intero territorio nazionale con ulteriori 22.000 addetti, che attestano il valore accomunante e sinergico dell'industria del noleggio in Italia sul piano amministrativo, economico e sociale.

Si rileva, inoltre, che è proprio in questo positivo contesto che si sta evidenziando il nuovo, strategico ruolo del Fleet Manager, diventato sempre più "manager globale", in ampia sintonia con le imprese di noleggio e, contemporaneamente, interfaccia con gli uffici interni del personale, dell'amministrazione, dei fornitori di servizi e, non ultimi, con i driver, esportando e sviluppando pertanto la best practice del noleggio a livello locale.

Si tratta di una funzione virtuosa svolta nell'ambito di un più moderno quadro di Fiscalità/Paese, che si dirama necessariamente nell'intera composita filiera di soggetti interessati e, aspetto non secondario, coinvolgendo le tematiche dell'ecologia, della sicurezza sulle strade e dei costi dei trasporti.

La clientela dell'auto aziendale, e del noleggio in particolare, è peraltro, penalizzata da un vero e proprio «Tax Divide», che ne riduce la competitività internazionale. L'attuale generale regime fiscale dell'auto aziendale si poggia su un'aliquota di detraibilità IVA ferma al 40%, mentre in Germania, Francia, Spagna e Regno Unito è al 100% e su livelli di deducibilità dei costi fermi addirittura al 1997.

Considerando il contesto economico, il tasso di motorizzazione, il tessuto sociale, i canali di acquisizione e le reti commerciali e di assistenza dei vari Paesi, è ancora più evidente il profondo disallineamento in ambito EU, con la conseguente situazione di minor competitività delle aziende nazionali rispetto alle concorrenti europee su un asset così rilevante come l'auto aziendale. L'autoveicolo costituisce una voce di costo molto importante per le aziende in relazione alla attuale struttura dei trasporti, alle necessità operative, alla conformazione del territorio, pari in media a circa il 6-8% dei costi aziendali complessivi. Beni e servizi prodotti dalle aziende italiane hanno quindi un costo superiore.

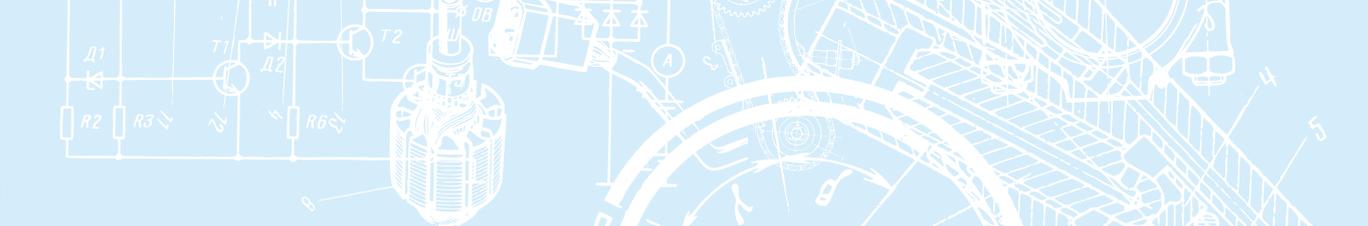
LA FUNZIONE AMBIENTALE DEL NOLEGGIO

Si aggiunga, inoltre, la sempre più marcata "funzione ambientale" esercitata dal noleggio: sia perché con l'elevato turn over contribuisce al rinnovo del parco auto, sia perché è la migliore opportunità per una più rapida introduzione e test sul mercato di auto a basso impatto ambientale (motorizzazioni bifuel, a metano, ibride e, in un prossimo futuro, elettriche).

Oltre a ciò, va considerato che anche il mercato dell'usato da noleggio (per le aziende del settore fattore di produzione primario, che condiziona fortemente la dinamica di acquisto per un continuo e rapido rinnovo delle loro flotte) può fungere da ulteriore spinta ad un più veloce rinnovo, in un'ottica ambientale, del parco auto nazionale.

Considerando tali presupposti, si ravvisa la grande utilità di misure di incentivazione per il noleggio di auto ecologiche di nuova immatricolazione e per l'acquisto di veicoli ex noleggio Euro 4/5 "certificati" (per raggiungere più facilmente le fasce di contribuenti con reddito medio-basso, proprio quelle che generalmente utilizzano vetture "anziane", con motorizzazioni inquinanti) per ampliare con rapidità il mercato di vetture a minor impatto ambientale. Decisiva importanza per il futuro dell'alimentazione elettrica rivestirà anche la dotazione di dispositivi standard, specialmente sotto il profilo di agibilità ed uniformità delle infrastrutture dedicate che saranno territorialmente predisposte.

Occorre pertanto una più moderna politica legislativa che comprenda come il comparto nel suo insieme possa costituire un prezioso supporto per l'ottimizzazione delle scelte imprenditoriali di ogni settore produttivo, con grande vantaggio per la competitività dell'intero Sistema Paese.



IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2010

Per il secondo anno consecutivo, ed è la prima volta nell'ancora breve storia del Noleggio a Lungo Termine (NLT) in Italia, il totale complessivo dei veicoli in circolazione sul mercato ha mostrato un saldo negativo, -1,7%, rispetto all'anno precedente (vale a dire 8.819 unità in meno) anche se in miglioramento rispetto al 2009, chiuso con -2,7%.

Tale situazione è diretta conseguenza della crisi economica globale attraversata dall'ottobre del 2008, fonte di preoccupazione e di prudenza generalizzata, che ha fatto sì che anche il parco autoveicoli abbia ridotto la forte velocità di ampliamento misurata per tutti gli anni dal 2000 in poi.

Gli effetti della congiuntura finanziaria hanno portato le aziende clienti del noleggio a recuperare competitività non solo mirando ad una drastica riduzione di ogni costo, ma soprattutto attraverso una profonda ristrutturazione delle proprie organizzazioni: e i 22.000 veicoli aziendali a noleggio circolanti in meno rispetto all'anno record del 2008 sono dovuti principalmente alla riduzione del personale (in particolare le figure commerciali) da parte delle aziende clienti.

Si tratta di elementi strutturali a cui il settore presta la massima attenzione, considerando specialmente le criticità della grave congiuntura che ha inciso ed innovato le politiche di acquisto di beni e servizi.

Grafico 4 - Ciclo di vita del Noleggio a Lungo Termine (N° veicoli in 000)



Dall'analisi dei contratti in essere, con distinzione tra quelli di durata più breve e quelli di durata più lunga (Tab. 38), si evidenzia il forte calo (-50% rispetto al 2009) di quella che era una nuova tipologia di clienti, denominata dagli addetti ai lavori "Rent to Rent", che

generalmente richiede contratti più brevi per una maggiore disponibilità di vetture nuove. Si tratta di una categoria composta in maggior parte da operatori di Noleggio a Breve Termine ed anche, in misura minore, da Case automobilistiche e concessionari di auto (per le vetture dimostrative), soggetti che negli ultimi anni hanno scoperto la validità funzionale dello strumento del NLT per la gestione del loro core business. Questa suddivisione della flotta circolante permette di evidenziare la situazione sostanzialmente stabile che il mercato delle aziende tradizionali ha registrato nel corso del 2010 (+0,1%).

Tabella 38 - Evoluzione Flotta NLT

	2010	2009	Var. %
Totale Flotta NLT	513.418	522.237	-1,7%
- di cui durata 12 mesi	9.088	18.278	- 50,3%
- di cui durata oltre 12 mesi	504.330	503.959	+ 0,1%

L'elemento fondamentale che ha caratterizzato comunque positivamente il settore in questo biennio con indici comunque puntati sul meno è stata la conferma di fiducia delle aziende "tradizionali", che hanno continuato ad utilizzare i servizi del NLT, seppur con politiche d'acquisto determinate dalla negativa congiuntura. Le difficoltà della crisi finanziaria e della ridotta agibilità delle linee di credito hanno influito in ogni area aziendale riducendo i costi operativi, tra cui quelli relativi all'auto aziendale.

Per contribuire a ridurre i costi di gestione del parco auto ed in attesa di una fase di ripresa più stabile, le imprese di noleggio hanno rapidamente condiviso le decisioni dei fleet manager verso forme di "down-grading" e "down-sizing", collaborando per la scelta di flotte con veicoli di minori costi, dimensioni, consumi, tendenza accompagnata al trend ormai stabilizzato di una rimodulazione "personalizzata" delle prestazioni richieste da ogni singola azienda cliente.

Il noleggio a lungo termine, in quanto attività incentrata su una evoluzione continua, è ora (ancora più di prima) chiamato a perseguire nuove politiche sul fronte commerciale e di assistenza nei servizi offerti. E ciò richiede grande impegno, per di più in una problematica congiuntura economica ed in una fase poco espansiva del ciclo di vita, con la emergente necessità di una ferrea valutazione dell'affidabilità creditizia della clientela. Si tratteggiano peraltro anche grandi opportunità - con adeguati interventi, specialmente riguardo la rete dei servizi di assistenza - prima fra tutte quella di entrare con forza nel vasto segmento di domanda rappresentato dalle flotte piccolissime e dalle "partite IVA". Sono già diverse le esperienze attivate in tal senso da parte di molti operatori e certamente nei prossimi anni sarà questo il terreno di competizione.

Il potenziale mercato del Noleggio a Lungo Termine risulta peraltro decisamente ancora non sfruttato. L'analisi della penetrazione del NLT sul parco circolante (in lieve calo rispetto al 2009) mostra distintamente come gli spazi di crescita siano ancora ampi (Tab. 39).

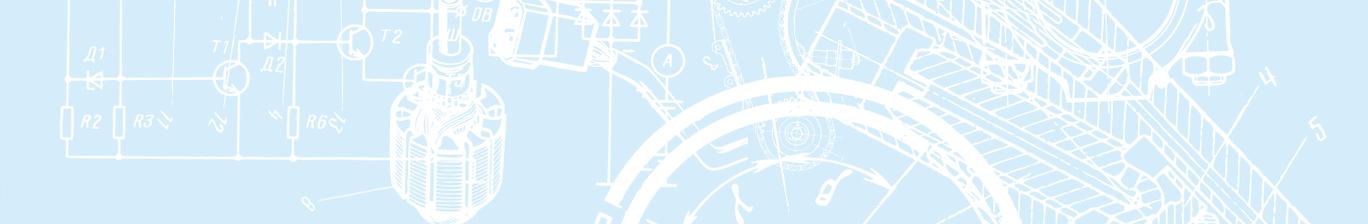


Tabella 39 - Penetrazione NLT su parco circolante Italia

	2007	2008	2009	2010	Cagr
Circolante autovetture totale Italia	35.680.097	36.105.183	36.370.000	36.400.000 (*)	+1,0%
Autovetture in NLT	392.716	411.703	401.036	392.539	-0,02%
Autovetture in NLT/ circolante autovetture	1,10%	1,14%	1,10%	1,08%	

Fonte: ACI, ricerca sull'anzianità del parco veicoli in Italia (2010) (*) Dato stimato

ANALISI DELLA DOMANDA

Il tema dello sviluppo del settore nell'esteso segmento delle piccole/medie imprese è sempre stato di grande rilevanza e lo è ancor più in questa lunga fase di contrazione del mercato: considerando che ben il 90% delle imprese di grandi e medio-grandi dimensioni è abituale e storico cliente del NLT, l'area di maggior crescita in futuro può venire principalmente da nuovi segmenti che decideranno di passare alla mobilità in Noleggio a Lungo Termine.

Dall'analisi della fascia delle aziende a cui si noleggiavano da 1 a 15 veicoli (Tab. 40), si evince una leggera contrazione (pari a -0,25% rispetto al 2009). Questo oscillamento può essere l'effetto combinato di due fenomeni: il primo è riconducibile alle difficoltà del contesto economico generale, che per le aziende più piccole è stato decisamente più pesante; il secondo è connesso ad una riduzione del concetto "multi fornitore" (aziende più grandi, al fine di ottenere migliori condizioni, hanno ridotto il numero di fornitori, determinando la riduzione del frazionamento della flotta).

Tabella 40 - Distribuzione percentuale dei clienti per numero di veicoli noleggiati

TIPOLOGIA DI AZIENDE	2010	2009
Aziende a cui si noleggiavano da 1 a 15 veicoli	93,9%	94,1%
Aziende a cui si noleggiavano più di 15 veicoli	6,1%	5,9%
Totale	100%	100%

L'attività di CONSIP S.p.A. di coordinamento ed ottimizzazione delle flotte delle PA è alla base del progressivo, anche se lieve, sviluppo del noleggio nel segmento pubblico (Tab. 41).

Cresce il peso relativo dei clienti della Pubblica Amministrazione (+0,2 pps rispetto al 2009) e della relativa flotta (+0,6 pps rispetto al 2009), mentre cala il loro numero medio di veicoli (-3,6% rispetto al 2009). Nel complesso, considerando i dati relativi alla consistenza del parco veicoli delle PA, ed anche alla luce delle precise indicazioni del Governo e della Corte dei Conti si ritiene che il segmento presenti ancora margini di ampia crescita.

Tabella 41 - Focus clienti della Pubblica Amministrazione

TIPOLOGIA DI AZIENDE	2010	2009	Var
N° clienti PA/Clienti totali	3,3%	3,1%	0,2 pps
Flotta circolante della PA/Flotta circolante totale	5,8%	5,2%	0,6 pps
Numero veicoli per cliente della PA	10,4	10,8	- 3,6%

La negativa situazione di ritardo dei pagamenti da parte delle PA, la previsione di clausole penalizzanti nei bandi di gara e gli effetti distorsivi della normativa del cosiddetto "Blocco dei pagamenti" (art. 48-bis, del D.P.R. 602/1973), protrattisi anche nel 2010 - al di là delle dichiarazioni istituzionali e della nuova normativa EU - e, da ultimo, gli appesantimenti della regolamentazione della tracciabilità dei flussi finanziari (art. 3 della Legge n. 136/2010), hanno sollecitato gli operatori del settore ad un positivo dialogo chiarificatore con l'ente preposto agli acquisti, auspicando un necessario riequilibrio amministrativo, che consideri le peculiarità del noleggio.

In merito alla localizzazione territoriale (Tab. 42 e Tab. 42bis), si rileva una lieve trasformazione, poiché il Nord (che continua a rappresentare la più rilevante concentrazione di flotta circolante e di clienti) risulta in crescita quanto a flotta circolante (+2,8%), ma in calo per quanto riguarda il numero di clienti (-2,5%). Le motivazioni alla base di tale fenomeno sono essenzialmente due: la prima deriva dalla crisi economica che ha colpito le aziende clienti (più concentrate nel Nord e che hanno risentito per prime della crisi), la seconda, di minor incidenza, è data dalla presenza della clientela "Rent to Rent", che ha una localizzazione maggiormente concentrata nel Centro Italia, dove risiedono anche importanti PA che usufruiscono del noleggio.

Si confermano le valutazioni dei precedenti Rapporti circa il potenziale di crescita del Sud, che dipende innanzitutto dal cambiamento di mentalità da parte di piccole/medie aziende circa il concetto di proprietà dell'auto.

Tabella 42 - Distribuzione geografica della flotta circolante e dei clienti

REGIONE	2010		2009		Var	
	% flotta circolante	% clienti	% flotta circolante	% clienti	% flotta circolante	% clienti
NORD	70,6%	67,8%	68,7%	69,5%	2,8%	- 2,5%
CENTRO	22,5%	19,4%	22,5%	16,5%	0,2%	17,6%
SUD	6,9%	12,8%	8,8%	14,0%	- 22,1%	- 8,6%
Totale	100%	100%	100%	100%		

Tabella 42bis - Distribuzione geografica della flotta circolante e dei clienti

REGIONE	2010		2009		Var	
	% flotta circolante	% clienti	% flotta circolante	% clienti	% flotta circolante	% clienti
Lombardia	36,8%	31,3%	34,2%	30,5%	8%	3%
Lazio	19,8%	15,6%	19,5%	12,2%	2%	28%
Piemonte	11,2%	9,2%	11,4%	9,2%	- 2%	- 1%
E. Romagna	8,1%	9,2%	8,1%	9,6%	0%	- 5%
Veneto	5,6%	7,1%	5,8%	8,2%	- 4%	- 13%
Toscana	4,5%	5,9%	4,5%	6,5%	0%	- 10%
Campania	2,8%	6,7%	3,5%	6,8%	- 19%	- 1%
Sicilia	1,7%	2,2%	2,4%	2,7%	- 28%	- 19%
Liguria	1,8%	2,0%	1,8%	2,3%	- 3%	- 13%
Puglia	1,2%	2,2%	1,4%	2,4%	- 18%	- 7%
Trentino AA	1,3%	1,6%	1,4%	1,3%	- 2%	27%
Marche	1,2%	1,9%	1,3%	2,0%	- 6%	- 7%
F.V. Giulia	1,1%	1,3%	1,0%	1,5%	5%	- 15%
Umbria	0,9%	0,9%	0,9%	1,1%	- 5%	- 11%
Abruzzo	0,6%	1,0%	0,8%	1,2%	- 23%	- 19%
Sardegna	0,6%	0,7%	0,7%	0,9%	- 13%	- 22%
Calabria	0,4%	0,8%	0,6%	0,8%	- 34%	3%
Valle Aosta	0,2%	0,1%	0,2%	0,1%	- 12%	- 47%
Basilicata	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	- 35%	- 63%
Molise	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	- 30%	- 53%
Totale	100%	100%	100%	100%		

Riguardo le motorizzazioni (Tab. 43), si conferma la preferenza per le vetture a gasolio, pur se in leggero calo sul 2009, rispetto a quelle a benzina; in riduzione invece le vetture con altre alimentazioni. È da sottolineare che l'incidenza dei veicoli ad alimentazione alternativa, auspicata da tutti come unica soluzione efficace per sostenere lo sviluppo della mobilità ecologica, potrebbe essere maggiore nel NLT, anche con misure di incentivi/maggiore considerazione da parte delle Istituzioni Pubbliche. È comunque da rilevare che già dal 2010 sono stati inseriti nella flotta circolante veicoli omologabili Euro 5 (in vigore dal 2011), elemento indicativo della vocazione ambientale del noleggio.

Tabella 43 - Distribuzione della flotta in NLT per tipologia di alimentazione

TIPOLOGIA DI ALIMENTAZIONE	2010	2009	Var
Benzina	10,4%	9,0%	+15%
Gasolio	87,8%	88,3%	-1%
Altro	1,9%	2,6%	-30%
Totale	100%	100%	

È di particolare interesse rilevare che il fenomeno del "down-grading" o "down-sizing" (la scelta di vetture di fascia più economica da assegnare ai propri dipendenti) sembra essersi stabilizzato (Tab. 44). Nel 2010 il peso delle vetture di segmento premium è diminuito rispetto all'anno precedente (nel 2009 il peso delle vetture premium era cresciuto di due decimi di punto).

Tabella 44 - Distribuzione dei veicoli in NLT per tipologia di auto

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

Sempre in tema di tipologia di auto scelte, dall'analisi della composizione della flotta in NLT in base alla marca di auto (Tab. 45), emerge che:

- i marchi nazionali decrescono del 2,1%;
- i primi 4 marchi diminuiscono la loro concentrazione di 0,5%;
- complessivamente i primi 10 marchi rappresentano il 90% del mercato (alta concentrazione).

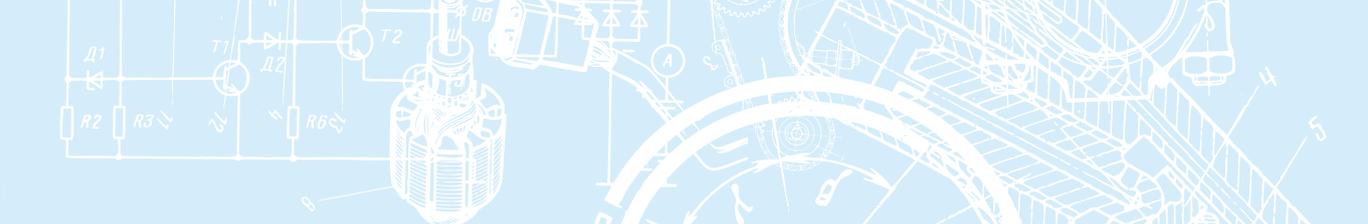


Tabella 45 - Quota % dei veicoli in NLT per marca di auto

MARCA	2010	2009	Var %	Var pps
Fiat	42,8%	44,2%	- 3%	-1,40
Volkswagen	8,1%	7,9%	2%	0,16
Ford	6,9%	7,1%	- 3%	- 0,20
Audi	7,7%	6,7%	15%	1,01
Alfa Romeo	4,0%	5,0%	-19%	- 0,97
Bmw	4,5%	5,0%	-10%	- 0,51
Renault	5,4%	4,9%	10%	0,49
Opel	3,4%	3,1%	12%	0,36
Citroen	3,5%	3,0%	15%	0,45
Lancia	3,0%	2,7%	10%	0,27
Altro	2,8%	2,7%	5%	0,13
Mercedes	2,4%	2,4%	-1%	- 0,02
Peugeot	2,0%	1,5%	28%	0,43
Volvo	1,0%	1,1%	- 2%	- 0,03
Nissan	0,7%	0,5%	40%	0,20
Skoda	0,4%	0,4%	10%	0,04
Mazda	0,4%	0,5%	-12%	- 0,06
Mini	0,3%	0,3%	11%	0,03
Saab	0,1%	0,2%	- 51%	- 0,09
Honda	0,1%	0,1%	- 45%	- 0,07
Chrysler	0,1%	0,1%	- 51%	- 0,07
Mitsubishi	0,0%	0,1%	- 71%	- 0,07
Jeep	0,0%	0,1%	- 50%	- 0,04
Jaguar	0,0%	0,1%	- 37%	- 0,03
Chevrolet	0,1%	0,1%	27%	0,02
Lexus	0,0%	0,1%	-14%	- 0,01
Hyundai	0,0%	0,0%	- 50%	- 0,02
Totale	100,0%	100,0%		

Come si evince dalla Tab. 46, appare circoscritto il fenomeno relativo all'introduzione di vetture di valore più basso. È possibile infatti notare come complessivamente il valore medio dei veicoli immatricolati nel 2010 sia in netta ripresa rispetto al 2009 (si ricorda che il valore medio delle sole vetture nel 2009 registrava un - 0,8% rispetto al 2008). Su tale aumento del valore medio hanno probabilmente inciso le differenti politiche commerciali delle case automobilistiche.

Tabella 46 - Distribuzione del valore delle immatricolazioni per tipologia veicolo

TIPOLOGIA VEICOLI	2010		2009		Var %	
	(mln €)	x unità (€)	(mln €)	x unità (€)	(mln €)	x unità (€)
Vetture	2.679,9	22.099	2.425,2	19.254	10,5%	14,8%
Furgoni + minibus	267,8	12.427	242,3	13.395	10,5%	-7,2%
Altro	7,7	9.970	15,8	16.455	-51,0%	-39,4%
Totale	2.955,5	20.582	2.683,3	18.505	10,1%	11,2%

Contrariamente all'effetto "down-grading", che sembra giunto al termine, all'interno della Car Policy continua l'allungamento della durata media dei contratti (Tab. 47) e dei Km medi previsti (Tab. 48). Le durate contrattuali nel 2010 crescono di un ulteriore +3,3% (nel 2009 erano già cresciute del 1,9%), per la necessità dei clienti di ridurre il canone medio e degli operatori di settore di posticipare la vendita dell'usato.

Le percorrenze chilometriche (Tab. 48) sono ancora in discreto aumento (+3,3% rispetto al 2009), mentre secondo i dati sulla mobilità in Italia si assiste ad una riduzione dei chilometri percorsi (in media 12.000 nel 2010, da Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile -AIRP). Se la principale motivazione è l'utilizzo del veicolo essenzialmente per motivi di lavoro è altresì da rilevare la riduzione del personale tecnico e commerciale delle aziende clienti, con conseguente ampliamento delle aree geografiche da coprire individualmente.

Tabella 47 - Durata media contrattuale per tipologia veicolo. Mesi

	2010	2009	Var %	Var pps
Vetture	40,9	38,9	5,0%	2,0
Furgoni	51,2	52,8	-3,1%	-1,6
Altro(*)	46,3	42,1	10,0%	4,2
Durata media totale	43,5	42,1	3,3%	1,4

Tabella 48 - Km medio/anno per tipologia veicolo

	2010	2009	Var %	Var pps
Vetture	30.391	30.743	-1,1%	-352
Furgoni	26.414	23.810	10,9%	2.604
Altro (*)	17.374	17.105	1,6%	269
Km medio totale	29.883	28.935	3,3%	948

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

ANALISI DELL'OFFERTA

Dall'esame degli indicatori fondamentali del Noleggio a Lungo Termine (Tab. 49) emerge che il momento di decelerazione riscontrato nel biennio 2008-2009 è terminato. La contrazione del fatturato globale si è interrotta (+2,5% rispetto al 2009), nonostante la contrazione della flotta media (-2,1% rispetto al 2009) grazie al maggior canone medio (probabilmente dovuto anche alla rinnovata richiesta di molte aziende clienti di servizi aggiuntivi). La stabilità del prezzo medio al chilometro è sintomatica sia della ricerca continua di efficienza, sia dell'aggressività del contesto competitivo, mentre la crescita della durata media (+3,3%) e del chilometraggio medio (+3,3%) sono già state analizzate all'interno dell'evoluzione della domanda dei clienti.

Per quanto riguarda le immatricolazioni (-1% rispetto al 2009) sono in diminuzione non solo per l'allungamento delle durate, ma anche per la riduzione strutturale di clienti che il mercato sta registrando. I veicoli usati venduti sono ovviamente in aumento (+2,5% rispetto al 2009) per effetto del posticipo delle scadenze, generato nel 2009, ed anche in relazione alla forte crescita di immatricolazioni uso noleggio registratasi nel 2006/2005.

In conclusione, da notare la ripresa del numero dei dipendenti (+3,3% rispetto al 2009).

Tabella 49 - Indicatori chiave del noleggio a lungo termine

	2010	2009	Var
Fatturato da contratti di noleggio, incluso prelease (mln €)	3.751	3.661	2,5%
Fatturato da rivendita usato (mln €)	1.135	1.093	3,8%
Fatturato totale (mln €)	4.886	4.754	2,8%
Totale veicoli usati venduti	138.713	135.336	2,5%
Veicoli in noleggio a fine anno	513.418	522.237	-1,7%
Flotta media in noleggio a lungo termine	517.828	528.801	-2,1%
Canone medio/mese (€ calc. su flotta media)	604	577	4,6%
Durata media dei contratti (mesi)	43,5	42,1	3,3%
Chilometraggio medio/anno	29.883	28.935	3,3%
Dipendenti	2.721	2.635	3,3%
Immatricolazioni (auto, furgoni, altro)	143.597	145.004	-1,0%
Prezzo medio al chilometro	0,242	0,239	+1,3%

Un ultimo aspetto, prima di concludere l'analisi dell'offerta del NLT, riguarda la struttura del settore. Continua, anche in relazione ad avvenute fusioni societarie, il fenomeno di concentrazione (Tab. 50), che vede aumentare il peso dei primi 3 operatori (+10 punti % rispetto al 2009).

Tabella 50 - Concentrazione del mercato NLT

	2010	2009	Var %
Primi 3 operatori	66%	56%	+10 pps
Primi 6 operatori	84%	78%	+ 6 pps
Primi 10 operatori	92%	92%	0 pps

ANALISI DEL FATTURATO

Analizzando le dinamiche relative al fatturato (Tab. 51, Tab. 52 e Tab. 53) si evincono i seguenti punti principali:

- l'aumento del fatturato proveniente dai contratti di noleggio (+2,6% rispetto al 2009) è attribuibile prevalentemente al segmento dei "Furgoni + minibus", che registrano un incremento sia in termini di volumi (+11,4% rispetto al 2009) che di valore medio; il segmento delle vetture presenta una crescita del valore medio in presenza di una riduzione dei volumi (-2,1% rispetto al 2009);
- il pesante calo del servizio di preleasing (-8,7% rispetto al 2009) è conseguenza indiretta del prolungamento della durata media dei contratti, nonché di una riduzione dei tempi medi di consegna da parte delle case automobilistiche (maggiore disponibilità di stock);
- l'aumento del fatturato proveniente dalla rivendita dell'usato (+3,8% rispetto al 2009) va interpretato alla luce della crescita dei volumi di vetture usate vendute (+2,5%). Il valore medio di tali vetture è risalito (+1,3% in media) per effetto della maggiore richiesta del mercato dell'usato, considerate anche le peculiari caratteristiche dei veicoli provenienti dal noleggio.

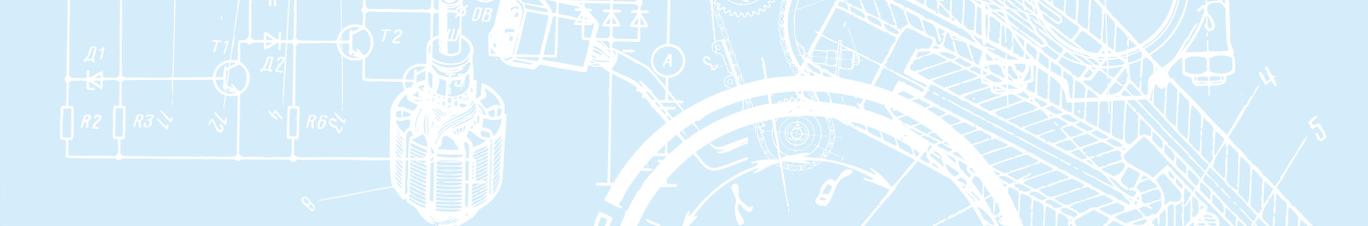
Tabella 51 - Distribuzione del fatturato per tipologia di attività

	2010		2009		Var %	
	Mln €	Mix %	Mln €	Mix %	Mln €	Mix %
Fatturato da contratti di noleggio	3.706	76%	3.612	76%	2,6%	-0,2%
Fatturato da attività di preleasing	45	1%	49	1%	-8,7%	-11,2%
Fatturato da rivendita di auto usate	1.135	23%	1.093	23%	3,8%	1,0%
Fatturato totale	4.886	100%	4.754	100%	2,8%	

Tabella 52 - Distribuzione del fatturato da contratti di noleggio per tipologia di veicolo

	2010		2009		Var %	
	Mln €	Mix %	Mln €	Mix %	Mln €	Mix %
Vetture	3.018	81%	2.993	83%	0,8%	-1,7%
Furgoni + minibus	676	18%	606,7	17%	11,4%	8,5%
Altro (*)	12	0%	11,8	0%	3,1%	0,4%
Fatturato da contratti di noleggio	3.706	100%	3.611,6	100%	2,6%	100%

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



ANALISI DELLA FLOTTA

Pur con una riduzione rispetto al 2010 (-2,1%), il noleggio a lungo termine vede nel segmento autovetture il maggior rappresentante; significativa indicazione di come l'auto aziendale sia ormai da tempo un consolidato ed essenziale strumento per l'attività delle imprese e delle PA.

Tabella 53 - Distribuzione della flotta circolante per tipologia veicolo

TIPOLOGIA VEICOLI	2010		2009		Var %
	Unità	%	Unità	%	
Vetture	392.539	76%	401.036	77%	- 2,1%
Furgoni + minibus	118.200	23%	118.941	23%	- 0,6%
Altro (*)	2.679	1%	2.260	0%	18,5%
Totale	513.418	100%	522.237	100,00%	-1,7%

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

Il complessivo dei segmenti C e D (vetture di fascia media e medio-alta) si conferma anche nel 2010 il più indicativo delle auto aziendali, arrivando al 60% e salendo al 77% con il segmento medio-piccole. Si comprova pertanto il prevalente utilizzo nelle flotte delle aziende e delle PA di veicoli di media e alta cilindrata (da 1500 a 2000 cc.), in relazione ad articolate esigenze di lavoro ed alle necessità di maggiori percorrenze chilometriche. Di rilievo il dato congiunto dei segmenti A e B (vetture di piccola e medio-piccola cilindrata) con il 27%, mentre è limitata la presenza dei segmenti superiori, con un totale del 13%, seppure l'anno scorso si sia verificato un deciso incremento del segmento E.

Tabella 54 - Distribuzione della flotta circolante vetture per segmento

SEGMENTO	2010		2009		Var pps
	Unità	%	Unità	%	
A (city car)	3.577	10%	42.953	11%	- 1
B (utilitarie)	68.615	17%	79.766	20%	- 3
C (medie)	109.741	28%	124.281	31%	- 3
D (medie-superiori)	124.755	32%	122.195	30%	+ 2
E (superiori)	40.223	10%	23.099	6%	+ 4
F (alto di gamma)	10.628	3%	8.742	2%	0
Totale	392.539	100%	401.036	100,00%	

Nota: suddivisione dei segmenti secondo standard UNRAE

Tabella 55 - Distribuzione della flotta circolante furgoni e minibus per segmento

SEGMENTO	2010		2009		Var
	Unità	%	Unità	%	pps
Van	66.022	55,3%	68.397	57,5%	- 2,2
Furgoni PTT fino a 3,5 t	52.051	44,5%	49.409	41,4%	+ 3,1
Furgoni PTT oltre 3,5 t	127	0,1%	642	0,6%	- 0,5
Minibus	117	0,1%	493	0,5%	- 0,4
Totale	118.200	100%	118.941	100,00%	

Nota:

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

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

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

Anche il comparto dei furgoni è esemplificativo delle tipologie di attività che ne usufruiscono, basate con il segmento Van (55,3%) sull'assistenza e manutenzione, sulla prestazione di servizi in rete e sul trasporto di merci con mezzi attrezzati (44,6%) di portata media (Tab. 55).

Dall'esame dei canali di vendita per lo sviluppo del business (Tab. 56) si conferma l'inversione di tendenza rispetto al 2008. Infatti, mentre nel 2008 si riscontrava una crescita dei contratti stipulati dalla rete indiretta (+3% rispetto al 2007), nel 2009 si è verificato l'esatto opposto, ovvero una crescita molto forte della rete diretta (+15% rispetto al 2008) ed il 2010 conferma la stabilizzazione di questo trend. Ciò è da ricondursi principalmente a due ragioni:

- in un contesto di mercato così complesso come quello attuale, solamente una rete di vendita diretta riesce a garantire la migliore preparazione della forza commerciale, garanzia del brand nonché tutela del cliente;
- generalmente le reti indirette si rivolgono alla clientela medio-piccola, che è quella che ha maggiormente sofferto e risentito delle difficoltà della congiuntura sfavorevole.

Tabella 56 - Distribuzione dei contratti per tipologia di rete di vendita

	2010	2009
Contratti stipulati dalla rete diretta (venditori, telesales)	79%	80%
Contratti stipulati dalla rete indiretta (agenti, broker, dealer, aste)	21%	20%
Totale contratti	100%	100%

Per quanto concerne le dinamiche all'interno del portafoglio contratti della flotta circolante, è stata già menzionata la decrescita del segmento dei contratti con durata 12 mesi per effetto del segmento di clientela Rent to Rent; nel mondo delle cosiddette aziende tradizionali

si è verificato un sensibile calo dei contratti compresi nella fascia oltre 12 mesi fino a 36 mesi (-9,3% rispetto al 2009) a cui si contrappone una crescita nella fascia da 36 mesi fino a 60 mesi (Tab. 57).

Tabella 57 - Distribuzione % della flotta circolante per durata contrattuale

	2010	2009	Var %
- relativa a contratti con durata 12 mesi	1,7%	3,5%	- 51%
- relativa a contratti con durata 24 mesi	5,7%	6,0%	- 5%
- relativa a contratti con durata 36 mesi	42,5%	46,8%	- 9%
- relativa a contratti con durata 48 mesi	30,3%	29,3%	3%
- relativa a contratti con durata 60 mesi	15,1%	10,3%	47%
- relativa a contratti con durata oltre 60 mesi	4,7%	4,1%	15%
Flotta circolante totale	100,0%	100,0%	

La maggior durata dei contratti delinea come diretto effetto una diminuzione dei contratti in scadenza e dei relativi rinnovi, situazione ben visibile in Tabella 58, dalla quale si evince una netta riduzione dei nuovi contratti stipulati nel 2010. Parallela a tale effetto, ne è conseguita una contrazione del mercato con riduzione della flotta; segnale di una diminuzione della clientela e di contratti nuovi.

Tabella 58 - Distribuzione della flotta circolante per data contrattuale

	2010		2009		Var %
	Unità	%	Unità	%	
- di cui relativa a nuovi contratti stipulati nell'anno	133.454	26,0%	138.553	26,6%	- 3,7%
- di cui relativa a contratti stipulati negli anni precedenti	379.964	74,0%	383.684	73,5%	-1,0%
Flotta circolante totale	513.418	100,0%	522.237	100,0%	-1,7%

ANALISI DELLE IMMATICOLAZIONI

In merito alle immatricolazioni, dopo la brusca frenata registrata nel 2009 (un calo del 24,2%, pari a 40.105 unità in meno sul 2008, anno record con 166.060 unità), nel 2010 si assiste ad una ripresa della penetrazione sul totale delle immatricolazioni (Tab. 59), da rapportarsi anche alla fase recessiva del mercato nazionale. È comunque evidente come il comparto stia con gradualità riprendendo quota sul mercato dell'auto.

Tabella 59 - Penetrazione del noleggio a lungo termine sulle immatricolazioni di vetture

	2010	2009	Var %
Immatricolazioni vetture	1.960.282	2.158.010	- 9,2%
Immatricolazioni vetture in NLT	121.267	125.955	- 3,7%
Penetrazione NLT	6,19%	5,84%	6,0%

Fonte: Dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Per quanto riguarda il dettaglio delle immatricolazioni NLT (Tab. 60) si rileva una ripresa nel settore industriale ("Furgoni + minibus"). È un elemento indicativo della progressiva uscita dalla crisi essendo il furgone il veicolo ad uso produttivo per antonomasia. Anche in questo caso è indicativo il confronto con il 2008, anno record in cui furono immatricolati 32.200 furgoni.

Tabella 60 - Distribuzione delle immatricolazioni per tipologia veicolo

TIPOLOGIA VEICOLI	2010		2009		Var %
	Unità	%	Unità	%	
Vetture	121.267	84%	125.955	87%	- 3,7%
Furgoni + minibus	21.553	15%	18.091	12%	19,1%
Altro (*)	776	1%	958	1%	-19,0%
Totale	143.597	100%	145.004	100%	-1,0%

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

Tabella 61 - Distribuzione delle immatricolazioni vetture per segmento

SEGMENTO	2010		2009		Var %
	Unità	%	Unità	%	
A (city car)	10.068	8,3%	10.625	8,4	- 0,1
B (utilitarie)	20.731	17,1%	27.077	21,4	- 4,3
C (medie)	35.533	29,3%	39.935	31,7	- 2,4
D (medie-superiori)	38.443	31,7%	38.527	30,6	+ 0,9
E (superiori)	14.067	11,6%	8.192	6,5	+ 5,1
F (alto di gamma)	2.425	2%	1.599	1,3	+ 0,7
Totale	121.267	100%	125.955	100%	

Nota: suddivisione dei segmenti secondo standard UNRAE

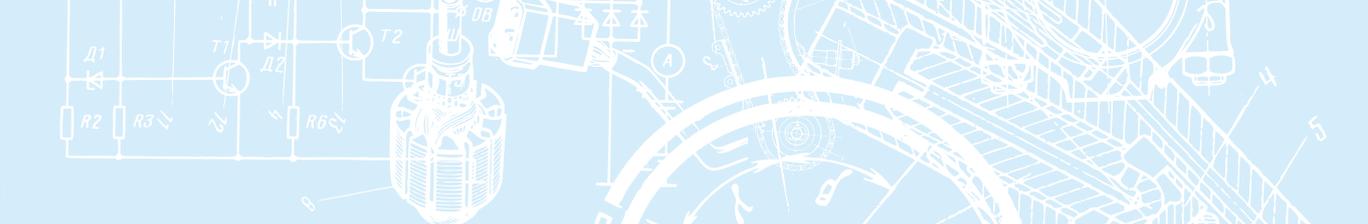


Tabella 62 - Distribuzione delle immatricolazioni furgoni e minibus

SEGMENTO	2010		2009		Var %
	Unità	%	Unità	%	
Van	11.877	55,1%	8.012	44,3%	+10,8
Furgoni PTT fino a 3,5 t	9.504	44,1%	9.968	55,1%	-11
Furgoni PTT oltre 3,5 t	108	0,5%	59	0,3%	+ 0,2
Minibus	64	0,3%	53	0,3%	
Totale	21.553	100%	18.091	100%	

Nota:

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

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

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

Le immatricolazioni uso locazione senza conducente di autovetture effettuate nel 2010 si conformano alla composizione della flotta, con maggioritaria richiesta delle aziende clienti di veicoli collocabili nei segmenti medio e medio-superiore (61%). L'andamento delle immatricolazioni per il trasporto di cose presenta invece ragguardevoli cambiamenti, essendo sottoposto alle variabili situazioni di mercato. Si conferma l'utilizzazione esclusiva di mezzi di portata piccola e media per esigenze commerciali di assistenza e manutenzione e di trasporto aziendale in conto proprio con mezzi specificatamente attrezzati (Tab. 62).

La riduzione delle immatricolazioni di nuovi veicoli verificatasi nel 2009 aveva destato notevoli preoccupazioni nelle Province dove hanno sedi ed uffici le più importanti imprese di noleggio, in particolare quella di Roma che nel 2008 raggruppava il 65% delle immatricolazioni uso noleggio.

L'Imposta Provinciale di Trascrizione (IPT) e l'imposta sulle assicurazioni RCA sono infatti tra le maggiori entrate di tutte le Province ed il calo degli acquisti di auto nuove e usate, insieme a varie delibere sugli importi dell'IPT, aveva prodotto un intenso dibattito a livello politico e ministeriale.

Si osserva che solo le Province di Roma e Firenze raccolgono ben due terzi delle nuove immatricolazioni, in attesa della concretizzazione dell'ormai imminente federalismo fiscale, che potrà influire notevolmente su tale assetto (Tab. 63).

Nel merito il recente D.lvo n. 68 del 6 maggio 2011, appare tuttavia indirizzato ad un sensibile aumento dell'IPT, sopprimendo la particolare tariffa fissa per gli atti soggetti a IVA e stabilendo che la relativa misura dell'imposta sia determinata secondo i criteri vigenti per gli atti non soggetti ad IVA, cioè in proporzione ai kilowatt.

Il rischio è che il federalismo fiscale generi un aumento tributario a carico del mondo dell'auto, penalizzando in particolare le aziende di noleggio, considerando gli ingenti volumi di veicoli acquistati e rivenduti, peraltro già fiscalmente considerati come beni strumentali all'attività.

Tabella 63 - Distribuzione delle immatricolazioni per provincia

	2010	2009	Var %
Roma	40%	26%	50%
Firenze	27%	25%	7%
Milano	11%	21%	- 49%
Aosta	6%	17%	- 62%
Altre province	16%	9%	74%
Brescia	0%	1%	- 85%
Totale	100%	100%	

ANALISI DEL REMARKETING

Dopo 2 anni di continuo calo dei volumi, dovuto alle misure di rottamazione ed al minor vantaggio rispetto al nuovo, l'usato sembra ripartire, registrando a fine 2010 un timido +2% sul 2009, ma ancora con il segnale negativo al netto delle minivolture (Tab. 64).

Come noto, tuttavia, il mercato dell'usato in Italia è penalizzato da una tassazione sproporzionata (IPT) e da una serie di adempimenti burocratici che coinvolgono numerosi uffici preposti.

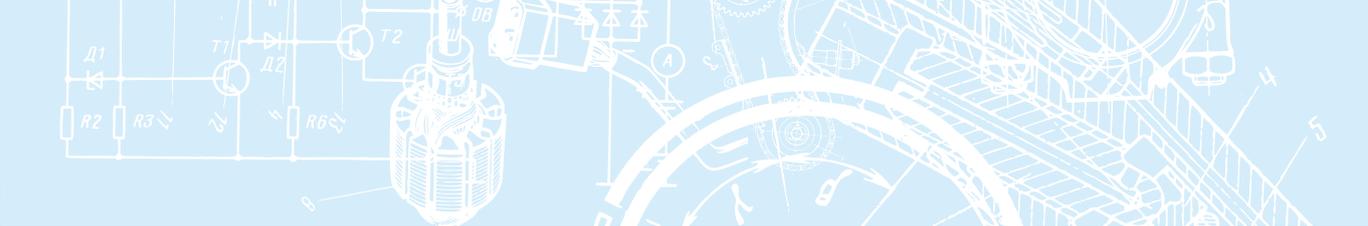
Tabella 64 - Evoluzione Mercato usato

TRASFERIMENTI	2010	2009	Var %
Totale passaggi di proprietà	4.596.459	4.506.702	2%
Di cui al netto delle minivolture	2.799.898	2.824.381	- 0,9%
Età media trasferimenti	7,6 anni	7,4 anni	

Fonti: ACI, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed UNRAE

Da seppur importante attività collaterale, la vendita dei veicoli a fine noleggio è diventato nel tempo e con l'aumento della flotta circolante, un evidente, basilare elemento per la produttività del settore.

Il re-marketing è di fatto nelle imprese del settore una business unit autonoma o una apposita newco (naturalmente sempre collegata operativamente con gli uffici acquisti e network), che utilizza nuove e diversificate opportunità di vendita. Da qui l'apertura degli outlet, l'ammodernamento dei piazzali, le aste on line, il potenziamento del web (ora ben diretto anche alla clientela privata), addirittura la presenza di auto usate ex noleggio nei parcheggi degli ipermercati.



I dati vedono volumi in crescita: solo per i mezzi provenienti dal noleggio a lungo termine si prevedono 150.000 compravendite nel 2011, un lusinghiero +8% su base annua, suddivise all'85% per vetture e quasi il 15% per furgoni, vale a dire un fatturato ben superiore al miliardo di euro.

Se negli anni passati la cessione dei veicoli a fine noleggio poteva essere fonte di assilli e di preoccupazioni finanziarie, l'evoluzione dei canali e degli strumenti di vendita sta sicuramente contribuendo a programmare e velocizzare le compravendite, che hanno registrato nel 2010 una crescita dell'interesse dei privati per le vetture arrivata al 14%, con i commercianti attestati al 70% ed i concessionari al 16% (Tab. 66).

A ciò ha sicuramente contribuito la qualità del prodotto del noleggio. Sono veicoli "certificati" dai tagliandi di manutenzione indicati dalla casa costruttrice ed effettuati presso officine autorizzate, sottoposti a continui controlli e manutenzione, garantiti per 12 mesi come previsto dalla normativa comunitaria, spesso con estensione di garanzia di altri 12 proposta dall'azienda di noleggio (che offre anche la possibilità di un finanziamento presso primari istituti di credito).

Per quanto riguarda la vendita dell'usato (Tab. 65), da notare la crescita complessiva dei volumi (+2,5% rispetto al 2009) che è stata supportata soprattutto dalla crescita del segmento vetture (+3,5% rispetto al 2009). Questo dato va visto insieme all'evoluzione del mercato totale dell'usato, che nel 2009 ha subito una contrazione pari a -7,8% rispetto all'anno precedente.

In merito all'utilizzo dei canali di vendita, si assiste progressivamente ad una crescita del segmento dei privati, anche grazie al perfezionamento di specifici siti web ed all'apertura di veri e propri shop dedicati, con la possibilità di individuare le auto di interesse, disponibili sul territorio e corredate di ogni utile dato informativo.

Tabella 65 - Distribuzione dei veicoli usati venduti per tipologia di veicolo

	2010		2009		Var %	
	Unità	Mix %	Unità	Mix %	Unità	Mix %
Vetture	119.230	86,0%	115.156	83,0%	3,5%	3,5%
Furgoni + minibus	18.987	13,7%	19.900	14,3%	- 4,6%	- 4,6%
Altro	496	0,4%	280	0,2%	77,0%	77,0%
Totale Veicoli usati venduti	138.713	100%	135.336	100%	2,5%	100%

Tabella 66 - Distribuzione dei veicoli usati venduti per tipologia di acquirente

	2010		2009	
	Vetture	Furgoni	Vetture	Furgoni
Veicoli venduti a commercianti	70%	86%	62%	75%
Veicoli venduti a concessionari	16%	4%	29%	18%
Veicoli venduti a privati	14%	10%	9%	7%
Totale Veicoli usati venduti	100%	100%	100%	100%

ANALISI DEI FURTI

I danni derivanti dai sinistri inerenti la flotta veicoli e i furti a cui sono soggetti costituiscono importanti voci di costo per gli operatori di NLT. I veicoli sono infatti caratterizzati da una movimentazione quotidiana e continua e sottoposti ad una corrispondente, fisiologica situazione di rischio nella circolazione.

In merito all'evoluzione dei Sinistri Kasko (Tab. 67), si registra un forte incremento della sinistrosità, acuito dall'incremento del costo medio per sinistro che aumenta da € 555 a € 582 (quasi +5%).

Per quanto concerne i furti (Tab. 68), si assiste ad un effetto di compensazione (aumento del numero dei furti a fronte di una diminuzione del valore medio delle auto rubate), che genera un miglioramento nell'incidenza dei costi derivanti dai furti (0,81% del fatturato nel 2010, rispetto a 0,93% nel 2009).

Tabella 67 - Sinistri Kasko

	2010	2009	Var %
N° di sinistri kasko	402.405	362.390	11,0%
Ratio di sinistri kasko su flotta media	0,78	0,69	13,4%
Danni da sinistri kasko (milioni di euro)	234	201	16,5%
Danno per singolo sinistro kasko (euro)	582	555	4,9%

Tabella 68 - Furti

	2010	2009	Var %
Veicoli rubati non recuperati	2.203	2.089	5,5%
Veicoli rubati non recuperati in % su flotta media	0,43%	0,40%	7,7%
Danni da furti (milioni di euro)	30,1	33,6	-10,4%
Danni da furti su fatturato da noleggio	0,81%	0,93%	-0,12 pps

The background is a complex technical drawing in white lines on a light gray background. It features various mechanical components, including gears, shafts, and a piston-like structure. There are also electrical symbols and circuit diagrams interspersed among the mechanical parts. The drawing is detailed, with many lines and annotations, giving it a professional, engineering-like appearance.

Capitolo 3

**IL FLEET
MANAGEMENT
NEL 2010**

Anche nel 2010 il Fleet Management (FM), la gestione veicoli per conto di terzi, si è confermata attività con dinamiche diverse dal NLT, registrando un sensibile calo del fatturato e una lieve flessione del numero di veicoli gestiti.

Tabella 69 - Andamento complessivo del Fleet Management

	2010	2009	2010 vs 09
Fatturato da Fleet Management (mln €)	80,3	109,2	- 26%
Totale Veicoli Gestiti	127.337	128.861	-1%
Fatturato Medio per Veicolo Gestito (€)	631	848	- 26%

È significativo osservare come anche nel 2010 si sia registrata una crescita della quota di veicoli da parte di operatori attivi esclusivamente nella gestione veicoli conto terzi, senza offrire il noleggio del bene (Tab. 70).

Gli operatori specialisti continuano a registrare un calo del fatturato medio per veicolo, che resta sensibilmente più basso di quello delle società di NLT sui veicoli in FM.

Ciò in conseguenza dei servizi più modulari e articolati propri delle imprese che hanno nel Fleet Management il loro core business, e del crescente diffondersi della gestione cosiddetta "a libro aperto", che prevede l'addebito al cliente dei soli oneri di gestione senza alcuna assunzione di costi variabili da parte del Fleet Manager per conto del cliente stesso.

Tabella 70 - Composizione Operatori del Mercato Fleet Management

	2010	2009	2010 vs 09
Veicoli gestiti da Operatori Specialisti	79%	76%	4%
Ricavi prodotti da Operatori Specialisti	31%	52%	- 40%

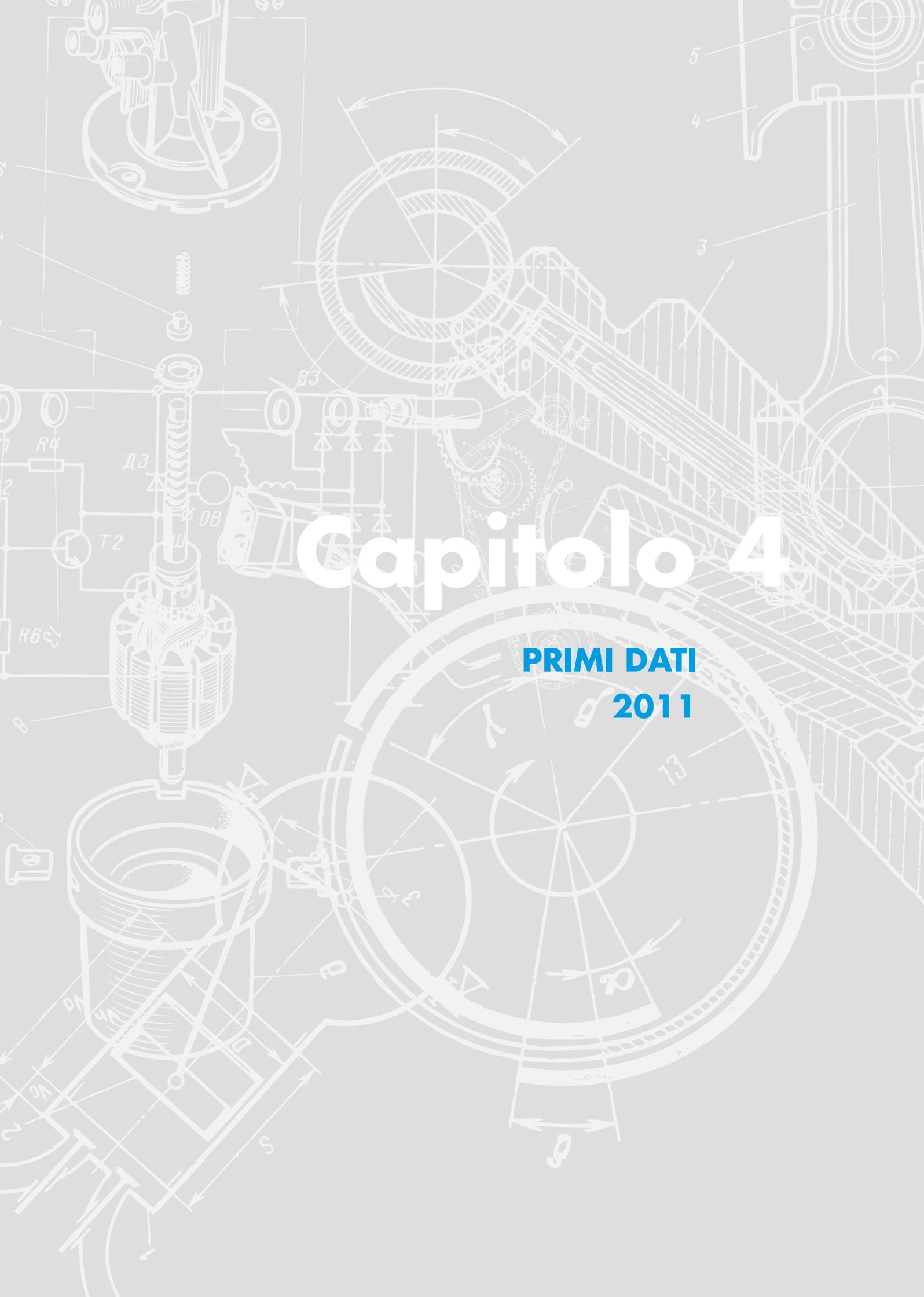
L'andamento anomalo del settore del Fleet Management rispetto al NLT, resta condizionato dalla ridotta dimensione del mercato, che mantiene elevati margini di crescita.

Nel 2010 è proseguita la contrazione dei margini. Tale perdita di redditività dipende da vari elementi, tra cui, in particolare:

- il sensibile incremento dei costi di ricambi e materiali di consumo, superiore all'inflazione media, e in buona parte legato all'andamento del costo del petrolio;
- la persistente difficoltà che vivono le officine e le carrozzerie che compongono le reti convenzionate degli operatori di FM, investite dal calo di volumi che interessa il mondo dell'autoriparazione.

Purtroppo i primi mesi del 2011 confermano ed aggravano il quadro sopra descritto, in particolare per la ripresa dell'inflazione e l'impennata del costo del greggio.

Sembra, invece, arrestarsi l'invecchiamento del parco veicoli in gestione, grazie alla decisione di molte imprese clienti di ricominciare ad investire in nuovi mezzi. Se questa tendenza si confermasse, il 2011 potrebbe essere un anno di transizione, dalla fase negativa vissuta nel 2010 ad una ripresa attesa a partire dal 2012.

The background is a complex technical drawing in white lines on a light gray background. It features various mechanical components: a piston and crankshaft assembly on the left, a large gear with a chain drive in the center, and a detailed cross-section of a mechanical part on the right. There are also electrical symbols like resistors (R4, R6) and a transformer (T2) on the left side. Numerous dimension lines with arrows and alphanumeric labels (D3, DB, B3, S, etc.) are scattered throughout the drawing.

Capitolo 4

**PRIMI DATI
2011**

IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE – PRIMO TRIMESTRE 2011

I risultati del primo trimestre 2011 confermano l'andamento positivo già registrato nell'arco del 2010, considerando, peraltro, che il 1° trimestre 2010 era stato meno brillante dei successivi 9 mesi.

La composizione della crescita conferma - comunque e se mai fosse ancora necessario - anche quei cambiamenti che sono già stati evidenziati nell'analisi dei dati 2010.

La domanda di noleggi è decisamente aumentata (+6%), ma si è presentata più oculata e parsimoniosa, visto che ha dato luogo a un aumento di giorni inferiore (+4%). Inoltre, si è orientata verso prodotti meno costosi, determinando una contrazione dei prezzi (Tab. 71).

L'altra caratteristica rilevante di questo trimestre è che la crescita è venuta quasi tutta dagli aeroporti, dove si concentra la domanda di turismo (leisure e business), che difficilmente può fare a meno del noleggio per garantirsi l'adeguata mobilità. Il fatto che le stazioni downtown abbiano sviluppato un incremento di appena l'1% indica che la domanda di auto sostitutiva è appena stabile sui livelli di un anno fa.

Anche la durata dei noleggi, diminuita del 2%, conferma che la domanda tende a ottimizzare gli spostamenti e che il segmento delle aziende, con i plurimensili, non ha segnato un incremento rispetto al 1° trimestre 2010.

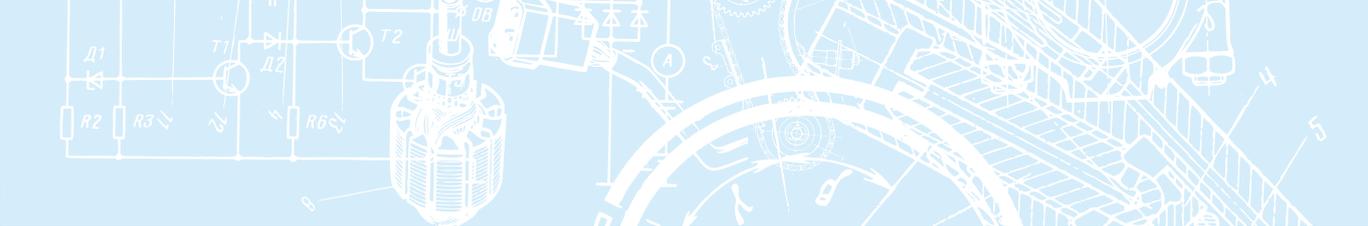
La flotta media - incrementata del 6% - è indice di una ritrovata fiducia dei noleggiatori. Che poi i giorni di noleggio nel trimestre siano aumentati leggermente meno - determinando una lieve flessione nel tasso di utilizzo della flotta - non è un segno di inefficienza.

Nei primi mesi dell'anno, infatti, sono determinanti le consegne delle auto da parte delle case. Poiché la domanda di automobili nel mondo è in progressiva ripresa, non sempre è facile per le case privilegiare le consegne in Italia al noleggio: di conseguenza, i noleggiatori hanno guardato di più ad assicurarsi le consegne che non a ritardarle di qualche settimana.

Indicatori chiave

Tabella 71 - Indicatori chiave del noleggio a breve termine

	1° trim '11	1° trim '10	Var
Fatturato (€)	191.348.483	185.543.594	3%
Giorni di noleggio	5.742.270	5.510.865	4%
Numero di noleggi	957.409	904.514	6%
Durata media per noleggio (gg)	6,0	6,1	- 2%
Prezzo medio per noleggio (€)	200	205	- 3%
Prezzo medio per giorno di noleggio (€)	33	34	-1%
Utilizzo medio della flotta	70%	71%	-1 pts
Flotta media	91.513	86.142	6%
Immatricolazioni (auto e furgoni)	43.129	32.618	32%



Il giro d'affari è aumentato del 3%. Tale crescita è il risultato dell'incremento dei volumi - i giorni di noleggio sono aumentati del 4% - e della diminuzione di un punto percentuale del prezzo medio per giorno di noleggio.

Fatturato

Tabella 72 - Distribuzione del fatturato per tipologia di location

	1° trim '11	1° trim '10	Var
Fatturato totale	191.348.483	185.543.594	3%
- di cui realizzato presso aeroporti	81.336.881	76.534.105	6%
- di cui realizzato presso downtown	110.011.601	109.009.489	1%

I noleggi sono aumentati del 6%: da un lato, la domanda è stata evidentemente reattiva in questo primo trimestre, dall'altro, gli operatori hanno investito molto sulla disponibilità dei veicoli. La flotta media, infatti, è aumentata del 6%, più di due punti rispetto all'incremento dei volumi dei giorni di noleggio (+4%).

Le aspettative sulla domanda hanno portato i noleggiatori ad immatricolare oltre 43.000 veicoli che, in aggiunta a quelli già a disposizione presso le stazioni di noleggio, hanno contribuito a generare una flotta media di oltre 91.500 veicoli.

A consuntivo, è possibile affermare che tale flotta ha risposto adeguatamente alle richieste della domanda.

Anzi addirittura si potrebbe ipotizzare che ci sia stata una leggera eccedenza di veicoli rispetto alle richieste. Questo è testimoniato da un incremento della flotta media del 6% e da un incremento dei giorni del 4%. La differenza la ritroviamo nella diminuzione di 1 punto percentuale dell'utilizzo che è passato dal 71% al 70%.

L'analisi per tipologia di location evidenzia che il giro d'affari realizzato presso le stazioni aeroportuali è cresciuto del 6%. Crescita dipesa in larga parte da un aumento dei volumi: i giorni di noleggio e i noleggi sono infatti cresciuti del 9% (Tab. 72).

L'incremento dei volumi è derivato da un aumento del traffico passeggeri che nel primo trimestre del 2011 ha registrato oltre 29 milioni di passaggi contro i 27 dello stesso periodo del 2010.

Il traffico nazionale è aumentato del 7%, realizzando quasi 13 milioni di passaggi; mentre quello internazionale è cresciuto dell'8%, superando i 16 milioni di passaggi.

La durata media è scesa di 1 punto percentuale, passando da 4,4 giorni del primo trimestre del 2010 a 4,3 giorni dello stesso periodo del 2011.

Il prezzo medio per noleggio è diminuito di 5 Euro (da 177 a 172 Euro), mentre il prezzo medio per giorno di 1 Euro (da 41 a 40 Euro).

Il business realizzato presso le location cittadine mostra performance differenti rispetto

a quello aeroportuale (Tab. 73 e Tab. 74).

Il giro d'affari è cresciuto di un punto percentuale, i giorni di noleggio e i noleggi rispettivamente del 2% e del 3% e la durata media è diminuita di un punto percentuale passando da 7,7 a 7,6 giorni.

La differenza tra le performance dei due business sta nei diversi segmenti di clientela che si concentrano presso le due diverse location.

Le location aeroportuali servono prevalentemente una clientela turistica che, come abbiamo visto sopra, è cresciuta in volumi (traffico passeggeri +7%). Di conseguenza, le location aeroportuali hanno generato una crescita di volumi (giorni di noleggio) del 9% e del giro d'affari del 6%.

Le location cittadine servono prevalentemente i segmenti business e replacement, che hanno prodotto giro d'affari e volumi in lieve crescita. I risultati di questi due segmenti sono strettamente legati all'andamento dell'economia italiana che, come noto, è in leggerissima ripresa.

I furti sono cresciuti del 10%. Tale indicatore è ovviamente fuorviante, perché, insieme ai furti, sono anche da considerare il numero dei veicoli a disposizione dei noleggiatori rispetto al primo trimestre 2010. Se infatti si rapportano i furti alla flotta media, la crescita rispetto al primo trimestre del 2010 è stata del 3% (Tab. 76).

Se, inoltre, si rapportano i furti ai giorni di noleggio (che rappresentano i periodi in cui i veicoli sono fuori dalle stazioni di noleggio, quindi più esposti al rischio furti), la crescita è stata del 4%.

Giorni di noleggio

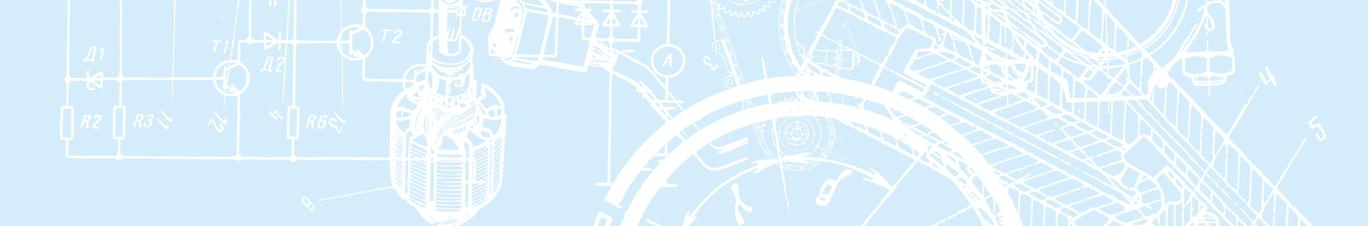
Tabella 73 - Distribuzione dei giorni di noleggio per tipologia di location

	1° trim '11	1° trim '10	Var
Giorni di noleggio	5.742.270	5.510.865	4%
- di cui realizzati presso aeroporti	2.050.150	1.884.127	9%
- di cui realizzati presso downtown	3.692.119	3.626.738	2%

Numeri di noleggi

Tabella 74 - Distribuzione del numero dei noleggi per tipologia di location

	1° trim '11	1° trim '10	Var
Numeri di noleggi	957.409	904.514	6%
- di cui realizzati presso aeroporti	473.597	433.059	9%
- di cui realizzati presso downtown	483.812	471.455	3%



Durata dei noleggi

Tabella 75 - Durata media per noleggio per tipologia di location. Giorni

	1° trim '11	1° trim '10	Var
Durata media per noleggio	6,0	6,1	- 2%
- di cui durata media presso aeroporti	4,3	4,4	-1%
- di cui durata media presso downtown	7,6	7,7	-1%

Furti e appropriazioni indebite

Tabella 76 - Furti e appropriazioni indebite

	1° trim '11	1° trim '10	Var
Furti veicoli	390	355	10%
Furti veicoli su flotta media veicoli	0,4%	0,4%	3%
Veicoli recuperati da furti	80	69	16%
Veicoli rubati e non recuperati	310	286	8%
Appropriazioni indebite veicoli	62	103	- 39%
Appropriaz. indebite veicoli su flotta media veicoli	0,1%	0,1%	- 43%
Veicoli recuperati da appropriazioni indebite	47	81	- 41%
Veicoli non recuperati da appropriaz.indebite	15	22	- 33%

Indicatori chiave per canale aeroporti

Tabella 77 - Indicatori chiave per canale aeroporti

	1° trim '11	1° trim '10	Var
Fatturato	81.336.881	76.534.105	6%
Giorni di noleggio	2.050.150	1.884.127	9%
Numeri di noleggio	473.597	433.059	9%
Durata	4,3	4,4	-1%
Prezzo medio per giorno	40	41	- 2%
Prezzo medio per noleggio	172	177	- 3%

Indicatori chiave per canale downtown

Tabella 78 - Indicatori chiave per canale downtown

	1° trim '11	1° trim '10	Var
Fatturato	110.011.601	109.009.489	1%
Giorni di noleggio	3.692.119	3.626.738	2%
Numeri di noleggio	483.812	471.455	3%
Durata	7,6	7,7	-1%
Prezzo medio per giorno	30	30	-1%
Prezzo medio per noleggio	227	231	- 2%

IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE – PRIMO TRIMESTRE 2011

Dall'analisi dei primi risultati del 2011 emerge una situazione sostanzialmente stabile della flotta del settore rispetto alla fine del 2010. In Tabella 79 è possibile rilevare come la flotta circolante non registri variazioni di rilievo.

Si evidenzia comunque un aumento delle vetture ed una riduzione dei furgoni, in controtendenza rispetto alle risultanze del 2010.

Il mercato è peraltro caratterizzato nel primo trimestre dal rinnovo di rilevanti commesse (e dalla conseguente dismissione di veicoli). Probabilmente con i dati semestrali si avranno indicazioni più complete sullo sviluppo di tale importante trend del settore.

Tabella 79 - Distribuzione della flotta circolante per tipologia veicolo

TIPOLOGIA VEICOLI	1° trim 2011		Anno 2010		Var %
	Unità	Mix %	Unità	Mix %	Unità
Vetture	395.121	77,0%	392.539	76%	0,7%
Furgoni + minibus	116.753	22,8%	118.200	23%	-1,2%
Altro	1.322	0,2%	2.679	1%	- 50,6%
Totale	513.197	100%	513.418	100%	0,0%

Focalizzando l'attenzione sul fatturato (Tab. 80), emerge una situazione che necessita di approfondimento, poiché a fronte di una decrescita complessiva di fatturato (-1,6% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno), si assiste ad un forte calo della voce relativa alla rivendita di auto usate, pari a -16,6% rispetto allo stesso periodo del 2010 (sintomo sia della riduzione di volumi, sia del minore valore unitario dei singoli

contratti). La crescita totale in realtà è frutto dei contratti di noleggio vero e proprio, e questo è un fenomeno naturale in presenza della fine del periodo di maggiore crisi.

Tabella 80 - Distribuzione del fatturato per tipologia di attività

	1° trim 2011		1° trim 2010		Var	
	Mln €	Mix %	Mln €	Mix %	Mln €	Mix
Fatturato da contratti di noleggio	932	75,6%	892	71,2%	+ 4,4%	+ 4,3 pps
Fatturato da attività di preleasing	11	0,9%	12	1,0%	- 9,9%	- 0,1 pps
Fatturato da rivendita di auto usate	290	23,5%	348	27,8%	-16,6%	-4,2 pps
Fatturato totale	1.233	100%	1.252	100%	-1,6%	

La graduale ed effettiva ripresa del settore nel suo complesso è testimoniata peraltro dai dati relativi alle immatricolazioni a uso noleggio di questi primi mesi 2011 che, a fronte di un mercato automobilistico in netto calo, fanno registrare sensibili percentuali di crescita.

In particolare (Tab. 81) assistiamo ad un considerevole aumento per il segmento vetture (+47%) rispetto allo stesso periodo del 2010, iniziato a gennaio e proseguito per l'intero trimestre. Ulteriore elemento positivo viene dall'aumento in unità del segmento dei veicoli commerciali, iniziato a partire dal secondo semestre 2010, con una crescita su base annua del 32%; un segnale di ripresa sostenuta e generalizzata che si auspica si concretizzi nel corso dell'intero 2011.

Tabella 81 - Distribuzione delle immatricolazioni per tipologia veicolo

TIPOLOGIA VEICOLI	1° trim 2011		1° trim 2010		Var %
	Unità	Mix %	Unità	Mix %	Unità
Vetture	38.830	86%	26.436	85%	+ 47%
Furgoni + minibus	5.980	13%	4.492	14%	+ 32%
Altro	362	1%	218	1%	+ 65%
Totale	45.172	100%	31.146	100%	+ 45%

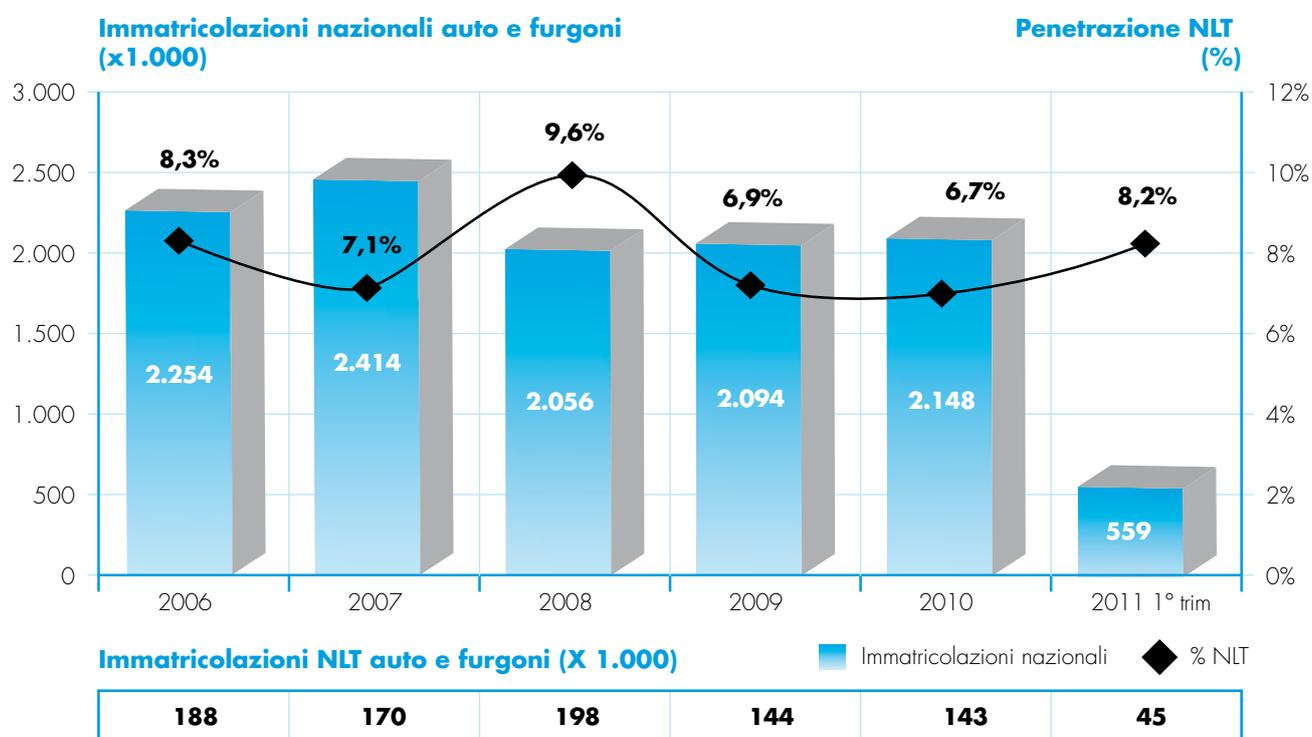
Il positivo andamento delle immatricolazioni di autovetture risalta specialmente con riferimento all'incidenza sul mercato nazionale - con riferimento al 1° trimestre 2010, periodo peraltro in cui erano ancora vigenti le agevolazioni per l'acquisto di privati - passando dal 4% al 7,6% (Tab. 82).

Il settore del NLT nel suo complesso (auto e furgoni) torna quindi a rappresentare una incidenza complessiva dell'8% (Grafico 5).

Tabella 82 - Penetrazione del noleggio a lungo termine sulle immatricolazioni di vetture

	Gen-Mar 2011	Gen-Mar 2010	Var
Immatricolazioni vetture totale mercato (*)	513.710	668.021	- 23%
Immatricolazioni vetture in NLT	38.830	26.436	+ 47%
Penetrazione NLT	7,6%	4%	+ 3,6 pps

(*) Fonte: Dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Grafico 5 - Penetrazione NLT

Elaborazione ANIASA su Dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

È interessante notare il discreto aumento della forza lavoro (Tab. 83). Sebbene si sia verificato nell'ultimo biennio il calo della flotta circolante, le aziende del NLT dopo aver generalmente mantenuto il personale in forze, stanno ricominciando ad assumere, fiduciose ed impegnate ad investire per una ripresa del settore.

Tabella 83 - N° dipendenti

	Gen-Mar 2010	Gen-Dic 2009	Var
Dipendenti	2.693	2.636	+ 2%



IMPRESE ASSOCIATE



ACI GLOBAL S.p.A.

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



ALD Automotive

Axus Italiana S.r.l.
Viale A. Gustave Eiffel, 15 - 00148 Roma - Italia
tel. 06 656851 - fax 06 65671113
direzione.it@aldautomotive.com - www.aldautomotive.it
Amministratore Delegato: Laurent Saucié



Alphabet Italia S.p.A.

Via della Unione Europea, 1 - 20097 S. Donato Milanese (MI)
tel. 02 51610610 – fax 02 51610515
infoclienti.alphabet@alphabet.com - www.alphabet.com
General Manager: Maurizio Ceci



Arval Service Lease Italia S.p.A.

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



Athlon Car Lease Italy S.r.l.

Via Carlo Pesenti 109 - 00156 Roma
tel. 06.412071 - fax 06.41207222
clienti@athloncarlease.it - www.athloncarlease.it
General Manager: Luigi Epomiceno



Autonoleggi Demontis S.p.A.

Via Predda Niedda, 23/A - 07100 Sassari
tel. 079 2639000 - fax 079 2639039
autonoleggidemontis@tiscali.it
Presidente: Pasqualino Demontis



Avis Autonoleggio S.p.A.

Via Tiburtina, 1231/A - 00131 Roma
tel. 06 419941 - fax 06 41994218
www.avisautonoleggio.it
Amministratore Delegato: Roberto Lucchini



BBVA AutoRenting S.p.A.

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



BBVA Renting S.p.A.

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



CAR NET S.p.A.

Via Porta Rossa, 1/C - 12100 Cuneo
tel. 0171 416211 - fax 0171 413282
info@budgetitalia.com - www.budgetautonoleggio.it
Amministratore Delegato: Pasquale Salerno



Car Server S.p.A.

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

driveservice

Drive Service S.p.A.

Viale Tibaldi 7 - 20136 Milano
Tel 02.826871 - Fax 02.82687734
www.driveservice.it
Amministratore Delegato: Ludovico Maggiore

Europcar

Europcar Italia S.p.A.

Via Cesare Giulio Viola, 48 - 00148 Roma
tel 06 967091 - fax 06 96709227
www.europcar.it
General Manager: Fabrizio Ruggiero

GE Capital

GE Capital Service S.r.l.

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

Hertz

Hertz italiana S.p.A.

Via del Casale Cavallari, 204 - 00156 Roma
tel. 06 542941 - fax 06 54294349
ufficiostampa@hertz.com - www.hertz.it
Presidente: Michel Taride



ING Car Lease Italia S.p.A. Unipersonale

Via Vincenzo Lamaro, 51 - 00173 Roma
tel. 06 512981 - fax 06 5123290
marketing@ingcarlease.it - www.ingcarlease.it
Amministratore Delegato: Andrea Cardinali



LeasePlan Italia S.p.A.

Viale Alessandro Marchetti, 105 - 00148 Roma
tel. 06 967071 - fax 06 96707400
www.leaseplan.it
Amministratore Delegato: Jaromír Hájek



Leasys S.p.A. a socio unico

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



LOCAUTO S.p.A.

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



LOCAUTO RENT S.p.A.

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



Mercury S.p.A.

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



Maggiore Rent S.p.A.

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



PSA Renting Italia S.p.A.

Via Plezzo, 24 - 20132 Milano
tel. 02 2127191 - fax 02 212719287
psarentingitalia@mpsa.com
Direttore Generale: Dominique Brunet



SAM S.r.l.

Strada per Pontecurone, 7 - 15053 Castelnuovo Scivia (AL)
Tel. 0131 861075 - Fax 0131 815619
www.samrental.it - ogni.giampiero@samrental.it
Direttore Generale Giampiero Mogni



Sicily by Car S.p.A.

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



Targa Rent S.r.l.

Via Porta Rossa 1/c - 12100 Cuneo
Tel. 0171 416280 - fax 0171 416281
direzione@targarent.com - www.targarent.it
Amministratore Delegato: Pasquale Salerno



Volkswagen Leasing GmbH

Via Petitti, 15 - 20149 Milano
Tel. 02 39267881 - Fax 02 39267882
vlcommerciale@it.vwfsag.de
www.volkswagenleasing.it
Amministratori Delegati: Lars Henner Santelmann - Dirk Pinkvos



Win Rent S.p.A.

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

Promosso da

ANIASA

Editing e Realizzazione

FISE Servizi S.r.l.

Analisi Dati e Redazione

ANIASA

Centro Studi Fleet&Mobility

“Rapporto ANIASA 2010”
è disponibile sul sito
www.aniasa.it

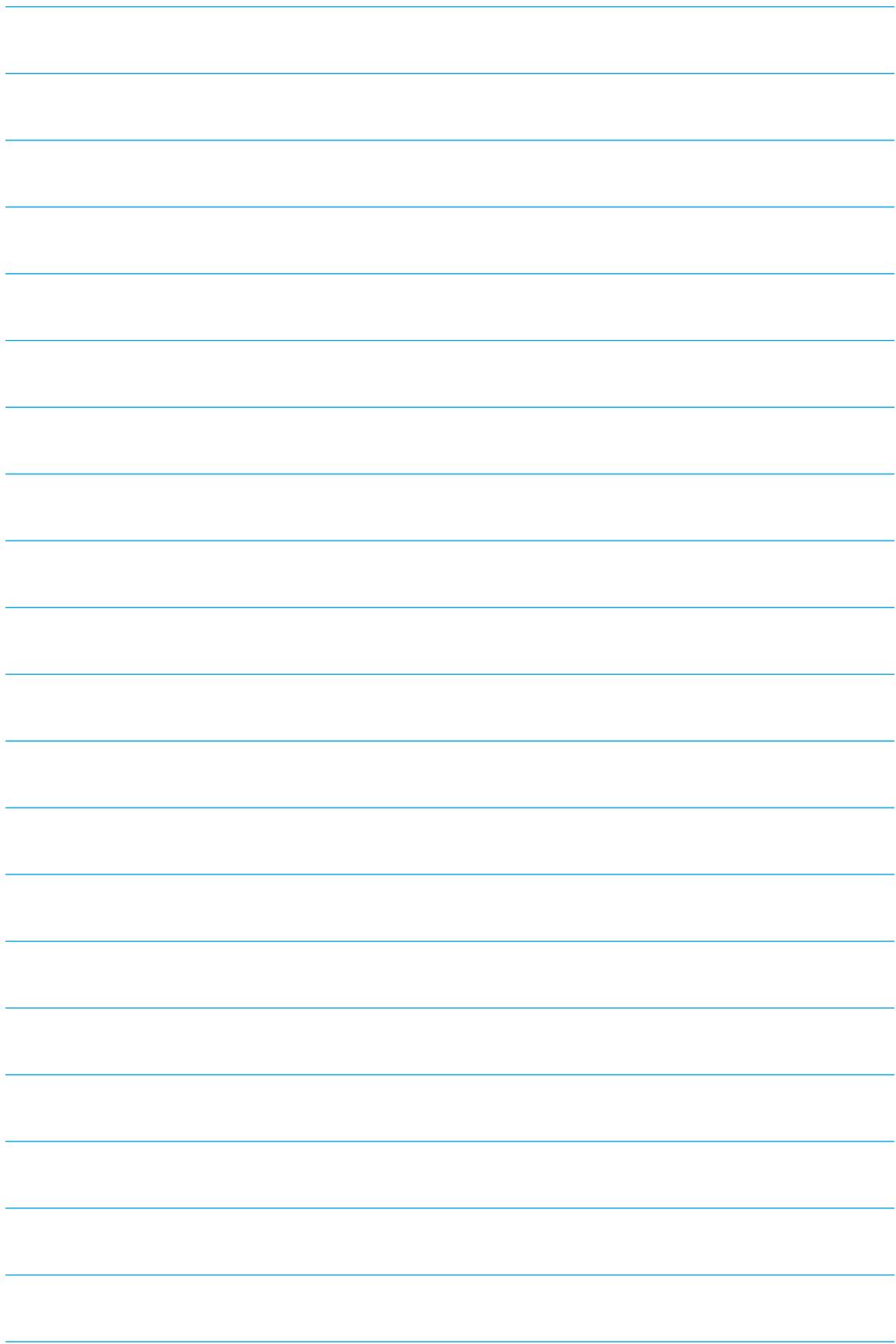
Via del Poggio Laurentino, 11 - 00144 Roma
Tel. 06 99 69 579 - Fax 06 59 19 955
aniasa@aniasa.it

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

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

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

Diritti: ANIASA



Finito di stampare nel mese di giugno 2011
Progetto Grafico: **Studio Giano**

4 buoni motivi per scegliere le nostre soluzioni...

GUIDARE NAVIGANDO IN SICUREZZA:

Il 68% degli italiani afferma di sentirsi più tranquillo da quando viaggia utilizzando un navigatore satellitare. Infatti, questo dispositivo può offrire un aiuto concreto alla sicurezza, soprattutto quando dispone di:

- ➔ **mappe sempre aggiornate**, per affrontare modifiche della viabilità stradale in piena serenità;
- ➔ **un sistema di assistenza alla guida** che in prossimità di svincoli o di incroci complessi ne indichi una visualizzazione realistica per ridurre la possibilità di errore nella svolta;
- ➔ **informazioni dettagliate sul traffico con HD Traffic** per modificare l'itinerario durante il percorso e conoscere i tempi di arrivo;
- ➔ **servizi di assistenza** da usare in situazioni di emergenza.

Con i dispositivi TomTom, i gestori delle flotte aziendali hanno ridotto considerevolmente il rischio di incidenti per i propri "driver".



TOMTOM 

GUIDARE SALVANDO L'AMBIENTE:

Esistono numerose applicazioni di infomobilità per la mobilità sostenibile, e i molteplici benefici per le aziende si possono tradurre anche in termini di:

- ➔ **maggiore efficienza produttiva** derivante dalla riduzione dei tempi di percorrenza;
- ➔ **minori consumi di carburante**, **minori emissioni di CO2**, **minori chilometri percorsi** ottenuti dalla adozione di itinerari e di comportamenti di guida eco-compatibili.



Autobynet

Autobynet Srl

Via dei Missaglia, 89 - 20142 Milano

Tel. 0289343801 - Fax 0270036248

info@autobynet.it

GUIDARE TELEFONANDO IN SICUREZZA:

L'85% degli italiani è preoccupato di essere sempre e comunque reperibile (anche in auto) per i contatti privati e professionali.

Ma il Codice della Strada (art. 173) recita che "è **consentito l'uso di apparecchi a viva voce o dotati di auricolare che non richiedano l'uso delle mani per il loro funzionamento**".

Ciò è possibile solo con tecnologie molto evolute di "voice recognition".

Per esempio, con i **vivavoce Parrot**, chiunque può avviare telefonate e rispondere in modo **completamente "hands free"** !

E' sufficiente accoppiarli con un telefono dotato di linea Bluetooth per:

- ➔ cautelare l'azienda nei confronti di terzi che reclamino danni a seguito di incidenti causati da propri "driver";
- ➔ evitare sanzioni (da 148 a 594 Euro), oltre all'eventuale ritiro della patente;
- ➔ limitare il rischio di incidenti.

Infine, i costi della tecnologia si sono ridotti tanto da permettere di adottarla anche su vetture di servizio.



GUIDARE RIDUCENDO I COSTI:

Con opportune soluzioni di Infomobilità, specifiche per ogni settore di attività, la ricerca del 'cost saving' può dimostrarsi un'opportunità per incrementare i livelli di Qualità del Servizio e di Efficienza.

Per esempio, automatizzare:

- ➔ la **pianificazione e l'ottimizzazione degli incarichi**, e degli itinerari;
- ➔ la **gestione e l'assegnazione ottimizzata, in tempo reale**, di attività urgenti;
- ➔ la compilazione di **report di lavorazione**;
- ➔ lo **scambio bidirezionale di informazioni** (tra azienda e risorse itineranti).

Può servire a **ridurre gli spostamenti inutili**, i tempi di attesa tra gli incarichi, i tempi trascorsi alla guida e, di conseguenza, può servire anche a **ridurre la spesa per il carburante** e per la gestione della flotta.

Al tempo stesso, può dilatare il tempo utile per la gestione dei clienti (ovvero, può **ampliare il numero degli interventi gestibili in uno stesso periodo di tempo**), può far emergere la capacità di ripianificare gli interventi con facilità secondo le disponibilità dei clienti e, mentre riduce il rischio di "litigation" con gli stessi, consente all'azienda di **valorizzare l'operato delle proprie risorse itineranti** motivandone la soddisfazione per il lavoro svolto.

TOMTOM  **WORKsmart™**

TWENTY YEARS TO BE BACK WHERE WE BELONG, AND MORE THAN A HUNDRED OF TRACK AND ROAD TESTING, TECHNOLOGY AND PASSION, PERFORMANCE AND ADRENALINE TO DEVELOP THE ULTIMATE P ZERO™ SPORTS TYRES. THIS IS WHY F1 CHOSE US. NOT ONLY AS TYRE SUPPLIER BUT AS OFFICIAL EMOTION SUPPLIER.

LET'S DANCE



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL



PIRELLI.COM

