




**PRONTI
A RIMETTERE
IN MOTO
L'OTTIMISMO**

20°
RAPPORTO
MOBILITY \ TOURISM \ CAR SHARING
COMPANY CAR \ DIGITAL AUTOMOTIVE



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

Come sarà la Mobilità di domani?

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

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

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

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

Scopri di più, contattaci su fleetportal.it

 **FleetPortal**

BASF
We create chemistry

 **europ
assistance**

 **LKQ**

 **RHMG
GROUP**

 **PIRELLI**

 **TARGA
TELEMATICS**

Da zero a 100+: passa all'elettrico e trasforma la tua flotta con Geotab

Ti accompagniamo verso la scelta consapevole di una flotta elettrica e ti forniamo le soluzioni telematiche più all'avanguardia per una gestione completa e ottimizzata dei veicoli.



Scopri di più su
geotab.com/it/soluzioni-di-fleet-management/veicoli-elettrici

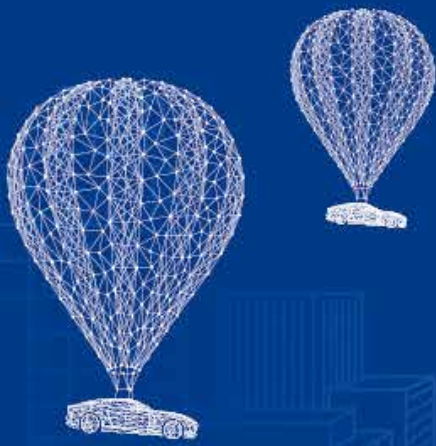
GEOTAB



AgenziaItalia

RENT & LEASING SOLUTIONS

SERVIZI AMMINISTRATIVI
SERVIZI DI OUTSOURCING ASSICURATIVO
SERVIZI DI PRATICHE AUTO
GESTIONE BOLLO AUTO
SOFTWARE AS A SERVICE PER VOD
VIRTUAL WORKSPACE
MARKET PLACE PNEUMATICI USATI
SOLUZIONI E SERVIZI TAYLOR MADE
LABORATORIO DI RICERCA AGITALAB



Cartissima Q8

viaggia con il futuro in tasca

Light

Pro

Premium

Executive



Cartissima Q8

Fai volare in alto il tuo business con CartissimaQ8, la carta carburante aziendale pensata per una **gestione evoluta della tua flotta**. Con questa carta, potrai godere di tutte le competenze di Q8 unite ai vantaggi del digitale: con un **network** di circa **3.000 stazioni di servizio**, potrai sempre localizzare il punto vendita Q8 o Q8easy più vicino a te. Inoltre, CartissimaQ8 è dotata dei **sistemi di sicurezza più evoluti**, che ti permetteranno di gestire e monitorare le transazioni 24h su 24h. E con l'**App CartissimaQ8** il rifornimento diventa ancora più smart: puoi generare codici di pagamento e sbloccare l'erogatore con un semplice click.

Scopri di più su www.Q8.it





RAPPORTO ANIASA
sul noleggio veicoli 2020

ANIASA

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

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

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

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

Per le aziende associate, ANIASA svolge le seguenti attività:

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

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

Consiglio Generale ANIASA

Presidente Massimiliano Archiapatti

Vice Presidenti Italo Folonari
 Mario Tavazza
 Gianluca Testa
 Alberto Viano

Consiglieri Enrico Colombo
 Alessandro Cardoselli
 Stefano Gargiulo
 Andrea Leverano
 Nicola Veratelli

Past President Fabrizio Ruggiero

ANIASA

- 4 Premessa tecnica
- 5 Presentazione XIX Rapporto
- 13 Aspetti macroeconomici

CAPITOLO 1

- 27 **IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL 2020**
- 27 Indicatori chiave
- 28 Analisi del fatturato
- 32 Analisi dei volumi
- 35 Il cliente
- 36 Analisi della flotta
- 38 Utilizzo
- 39 Immatricolazioni e acquisizioni
- 40 Punti vendita
- 41 Furti e appropriazioni indebite
- 43 Indicatori chiave aeroporti e downtown
- 45 Indicatori chiave noleggio breve termine di vetture
- 46 Indicatori chiave noleggio breve termine di furgoni
- 47 Indicatori chiave per tipologia di canale

CAPITOLO 2

- 52 **IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2020**
- 52 Analisi del fatturato e della flotta
- 57 Analisi delle immatricolazioni
- 66 Analisi dell'usato

CAPITOLO 3

- 73 **LE FLOTTE AZIENDALI IN EU**
- 75 Analisi dei canali di vendita
- 77 Analisi dei canali nei 7 Paesi top in EU
- 82 Analisi delle alimentazioni nei 7 Paesi top in EU
- 88 Alimentazioni nei 7 Paesi top in Europa

CAPITOLO 4

- 103 **I SERVIZI DI CAR SHARING**

CAPITOLO 5

- 106 **I SERVIZI DI DIGITAL AUTOMOTIVE**

111 LE IMPRESE ASSOCIATE



PREMESSA TECNICA

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

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

Per il capitolo relativo al noleggio a lungo termine, i dati relativi ai volumi sono stati acquisiti, analizzati e elaborati dal Centro Studi Fleet & Mobility, utilizzando le fonti pubbliche ufficiali ed i dati complessivi di un campione di associate, rappresentativo delle diverse imprese che formano il comparto.

Il capitolo sulle flotte aziendali in EU è stato redatto utilizzando i dati di Dataforce Italia, operatore specializzato in ambito europeo.

Il capitolo relativo alle attività di car sharing è stato redatto dal Centro Studi Fleet & Mobility.

Il capitolo sui Servizi di Digital Automotive è stato redatto da ANIASA.

PRESENTAZIONE XX RAPPORTO

Il 2020 sarà ricordato come l'anno drammatico dell'inizio dell'emergenza sanitaria, che stiamo faticosamente provando a lasciarci alle spalle e anche come l'anno che ha causato danni materiali all'economia italiana pari a quelli della seconda guerra mondiale.

L'industria e i servizi delle filiere del turismo e dell'automotive nazionale sono stati tra i settori più colpiti. L'impatto di 535.000 immatricolazioni di autovetture in meno sul 2019 è in tal senso esemplificativo. Nell'intero 2020 le immatricolazioni sono scese a 1.381.000 unità, un livello da anni '70 del secolo scorso, un crollo del 28%, che ha prodotto un calo del PIL istantaneo di ben 13 miliardi. Dati ancora più drammatici riguardano il turismo, con l'azzeramento pressoché totale dei flussi provenienti da altri Paesi per troppi mesi.

In queste ultime settimane i segnali di una pur timida ripresa dell'economia, anche grazie all'attenuamento delle restrizioni dettate dalla strategia di contrasto alla diffusione del virus, sono apparsi più evidenti. L'approvazione del PNRR ed il cambio di passo nella campagna vaccinale in atto costituiscono un prezioso volano per diffondere cauto ottimismo e prefigurare nel medio periodo migliori scenari per l'intero Paese, dalle imprese alle famiglie e per i nostri giovani. Occorrerà adesso un'ultima fase di impegno e sacrificio da parte del mondo del lavoro e contemporaneamente intelligenza e lungimiranza da parte della classe dirigente, affinché il 2021 possa passare alla storia come l'anno in cui l'Italia, dopo oltre 20 anni di debolezza, ha finalmente avviato una fase di radicale rinascita economica.

Il noleggio veicoli nel 2020

La crisi della domanda indotta dalla pandemia non ha risparmiato nessuno. Anche il noleggio veicoli è stato fortemente coinvolto. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, arrivando a rappresentare il 25% del mercato, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 525.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 350.000 dell'anno scorso, un calo verticale del 33%.

L'intero comparto ne ha pesantemente risentito e si è attivato per superare le difficoltà utilizzando quella che da sempre rappresenta l'arma vincente del settore: la capacità di adattarsi ai tempi e di anticipare le esigenze della clientela, in termini di flessibilità e di professionalità nell'offerta.

Il breve termine, come anticipato, è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa dell'attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello

nazionale non è stato in grado di compensare le pesantissime perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto nel 2020 una riduzione dei traffici del 72%.

Seppure con alle spalle 8 milioni di ore di cassa integrazione, le aziende hanno continuato ad offrire servizi e a far funzionare gli oltre 1.100 punti di noleggio diffusi in tutto il territorio nazionale. Superata la pandemia, nei maggiori centri urbani l'utilizzo di formule di mobilità pay-per-use è destinata a radicarsi ulteriormente nel nostro quotidiano. I servizi di noleggio a breve termine serviranno per rafforzare i collegamenti di prossimità e consentire anche a chi arriva dall'estero di raggiungere in sicurezza i 55 siti riconosciuti patrimonio dell'Umanità dall'Unesco. Serve però una strategia politica chiara ed efficace sulle infrastrutture e sulla mobilità, che consideri il ruolo dell'auto, complementare ed intermodale.

Il noleggio a lungo termine, forte della stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi, registrando invece significative ripercussioni nel ciclo economico, con l'aumento delle sofferenze sul lato credito e con una impennata dei rientri anticipati. Gli operatori hanno registrato nel complesso una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha causato una riduzione di immatricolazioni del 25% e ha conseguentemente rallentato la velocità di rinnovo della flotta rispetto agli anni passati. La sfida della mobilità aziendale che verrà è stata da subito raccolta dal settore, che ha rimodulato i servizi, rendendoli ancora più flessibili, quasi in anticipo rispetto alle esigenze della domanda, e ampliando l'offerta di veicoli di nuova generazione.

I servizi di car sharing, a causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro anche nelle grandi città a partire dal marzo scorso, hanno rimodulato la struttura dell'offerta e risposto in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza. Il modello di business dell'auto condivisa è stato messo a dura prova dalla pandemia. Se si intende puntare realmente su questo settore strategico per la mobilità, che porta con sé benefici immediati come il decongestionamento dei centri urbani e minori emissioni inquinanti, sarà necessario che le istituzioni locali e nazionali mettano in campo misure concrete volte a sostenerlo. L'Associazione sostiene con forza la necessità di allineamento dell'aliquota Iva a quella del 10% in vigore per il trasporto urbano di persone, e l'azzeramento dei canoni imposti dai Comuni. Secondo una recente analisi ANIASA, in un sistema articolato di car sharing, ogni auto in condivisione può arrivare a sostituire fino a 11 vetture di proprietà con immediate ricadute positive su emissioni dirette – con veicoli in sharing di ultima generazione, più sostenibili e sicuri – e sulla fluidità della mobilità, elemento chiave dell'efficienza dei consumi e della sostenibilità complessiva dei trasporti.

L'immediata reattività del settore

Anche in un quadro complessivamente pesante e senza precedenti nella storia recente del nostro Paese, non sono mancate note positive, frutto della capacità di reazione delle aziende del settore che hanno colto le sfide legate alle nuove esigenze di mobilità degli italiani.

L'intero comparto, sin dalle prime settimane di diffusione del contagio, ha dato la massima attenzione alla sanificazione dei veicoli per contribuire a ridurre la diffusione del Covid-19, anche studiando innovativi sistemi di igienizzazione dei veicoli. Un impegno costante per la sicurezza all'interno degli abitacoli, in linea con le indicazioni degli organismi nazionali e mondiali, con l'obiettivo di porre in atto tutte le precauzioni necessarie.

È stato di particolare rilievo il supporto del noleggio alla mobilità del Paese e alla filiera del trasporto – riconosciuto anche dal Governo che ha sancito il ruolo essenziale del settore – anche nelle fasi di lockdown estremo. Notevole è stato e continua ad essere infatti il ricorso ai veicoli commerciali a noleggio, adoperati in tutto il territorio per far fronte alle necessità di trasporto in sicurezza di medicinali, di generi alimentari e di prima necessità, così come per il capillare recapito derivante dall'e-commerce.

La clientela aziendale, 85.000 società di ogni dimensione e comparto produttivo, ha continuato a mostrare apprezzamento anche per la formula del noleggio a lungo termine, come testimonia la consistenza della flotta (vicina al milione di unità), rimasta pressoché stabile rispetto all'anno precedente. E le auto in affitto, grazie alla attività istituzionale di Consip SpA, sono oggi diventate un must anche per 2.900 PA, che riescono in questo modo a risparmiare ed a contenere il numero delle famose "auto blu".

La nuova frontiera del noleggio ai privati

A questo si aggiunge il successo della formula del noleggio anche per i privati, una quota crescente e non più marginale del business complessivo. Gli effetti economici della pandemia e la fase di evoluzione tecnologica dei veicoli sembrano aver consolidato il trend che vede sempre più automobilisti scegliere forme di mobilità pay-per-use, con costi certi e "zero pensieri", rinunciando all'acquisto dell'auto. A fine 2020 sono stati infatti oltre 65.000 i privati (senza partita IVA) che si sono affidati al noleggio a lungo termine e le proiezioni vedono certo il superamento di quota 80mila a fine 2021.

Un mercato di clienti che accede quindi sempre più numeroso ai "servizi di mobilità", superando il paradigma della proprietà del bene, circostanza confermata anche dalle sempre più numerose proposte delle case automobilistiche e del mondo dei concessionari.

Rapporti non facili con le PA

Come ricordato precedentemente, anche durante le fasi di lockdown più severo, il noleggio è stato sempre attivo garantendo spostamenti di persone e merci, nel pieno rispetto della regolamentazione sanitaria.

Tuttavia, questo sforzo non è stato accompagnato dal necessario sostegno dello Stato, che finora ha fatto molto poco per il settore – campagna vaccinale a parte – per intervenire ad esempio a sostegno della ripresa delle attività dei viaggi e della domanda turistica, fondamentale per la sostenibilità del comparto.

Addirittura paradossale in questi frangenti è parso l'appesantimento amministrativo determinato, proprio nel momento di difficoltà congiunturale, da nuovi adempimenti, che potevano essere, se non evitati completamente, quanto meno rinviati e rimodulati.

Tra questi il Documento Unico, che sostituirà la carta di circolazione ed il certificato di proprietà, un cambiamento di portata rivoluzionaria per il comparto dell'auto, ideato per semplificare e velocizzare i procedimenti di immatricolazione. La definizione informatica del processo ancora in corso rischia però di generare costi per la filiera, l'esatto contrario degli obiettivi legislativi. L'auspicio è che la riattivazione del tavolo avvenuta in questi giorni e la rafforzata collaborazione con gli uffici riesca a completare l'innovazione, garantendo un passo importante verso la digitalizzazione della PA a beneficio di tutti, aziende del settore incluse.

Il 2020 è stato poi un anno di passione per chi si è dovuto occupare della determinazione e del pagamento della tassa automobilistica: dalle imprese di noleggio, ai vari Uffici competenti, ai clienti. La nuova normativa è intervenuta su uno dei capisaldi del noleggio, la libertà per i clienti di non dover pensare alla gestione amministrativa e fiscale dell'auto, oltre alle tematiche manutentive e assicurative. Le imprese di noleggio continueranno a pagare il bollo, lo faranno da ora "in nome e per conto del cliente", garantendo come sempre massima correttezza. Ma una cosa è certa: seguendo questa strada, non si semplifica, si complica. Irragionevoli appaiono poi alcune normative regionali, che finiscono con il determinare un insensato aumento della tassazione per i veicoli meno inquinanti, quelli elettrici ed ibridi. L'esatto contrario delle prescrizioni nazionali ed internazionali. Resta per il settore il pesante compito di inserire ed aggiornare i dati sui portali della PA per più di 1 milione di veicoli distribuiti in 20 regioni ed utilizzati da 150.000 clienti. Il MEF e la Conferenza Stato Regioni hanno annunciato un tavolo di confronto: un'ottima scelta per migliorare il sistema, speriamo in un "ravvedimento operoso" da parte dell'Amministrazione.

Due semplici esempi che dimostrano quanto sia necessario che lo Stato prima di regolamentare, conosca bene le caratteristiche operative delle aziende contribuenti. Il rischio è di aumentare inutilmente i costi, senza alcun vantaggio per la collettività. L'Associazione e le imprese sono ancora una volta pronte a mettere a disposizione le proprie competenze.

Il ruolo del noleggio per la sostenibilità ambientale – Il “Green Divide”

Da sempre il noleggio ricopre una posizione di eccellenza sui temi dell'ambiente. La condivisione e la composizione delle flotte, continuamente rinnovate con veicoli a basse emissioni, e i più avanzati sistemi di sicurezza rendono il paragone col circolante medio italiano semplicemente disarmante.

Il parco veicoli esistenti in Italia – oltre 11,5 milioni di mezzi ante Euro 4, con più di 14 anni di età – è infatti tra i più vecchi d'Europa e genera un forte impatto negativo, oltre che sull'ambiente, anche sulla sicurezza della circolazione sulle nostre strade. Lo testimoniano anche i tassi di mortalità per incidente stradale (55 morti per milione di abitante in Italia, contro i 48 della Francia, i 37 della Germania e i 28 del Regno Unito, fonte Commissione Europea 2019).

C'è però molto di più, il cosiddetto superpotere green del noleggio: al termine del ciclo di produzione – durata media tre anni – infatti i veicoli vengono dismessi alimentando il mercato dell'usato con prodotto fresco, sottoposto costantemente a controlli e manutenzione. Ad esempio, solo nel 2020 sono stati venduti oltre 280mila veicoli tutti Euro6 ex noleggio.

Con la rapida evoluzione delle alimentazioni il settore, confermatosi il principale acquirente di vetture elettrificate in Italia con quasi 2 auto su 5 vendute, renderà presto disponibili anche notevoli quantità di veicoli alla spina ad un prezzo decisamente più vantaggioso degli attuali valori, incentivi compresi.

Anche alla luce dell'attuale contesto economico, per accelerare concretamente il rinnovo del parco circolante, raggiungendo le fasce di contribuenti con reddito medio-basso, riteniamo fondamentale l'estensione di politiche incentivanti anche ai veicoli usati di ultima generazione Euro6, ibridi o elettrici, più facilmente accessibili anche dal punto di vista economico, come quelli ex noleggio.

Solo così potremo superare il green divide che separa quanti (oggi ancora pochi) sono in grado di acquistare, anche grazie agli incentivi, una vettura elettrica, ibrida o comunque di ultima generazione e i tanti, troppi, che salgono ancora ogni giorno a bordo di una vettura ante Euro4, non avendo risorse sufficienti per acquistarne una nuova.

Secondo uno studio condotto per ANIASA dal Centro Studi Fleet&Mobility ad esempio, qualora attraverso incentivi si fosse riusciti ad orientare l'acquisto di usato ex noleggio diesel a fronte di rottamazione delle vecchie vetture Euro 0-1-2-3, si sarebbe generata una riduzione delle emissioni di PM10 pari a oltre 220 tonnellate/anno: una diminuzione delle emissioni del 94%. I benefici sull'ambiente sarebbero stati pari a quelli che si potrebbero ottenere bloccando per circa 9 mesi il traffico delle auto diesel a Roma oppure con 344 “domeniche ecologiche” consecutive (con relativo stop alla circolazione), per circa 6,6 anni.

Rivoluzione verde e transizione ecologica: la sfida del PNRR

Siamo di fronte ad un momento storico, un'occasione irripetibile per il Paese, chiamato a concretizzare quanto approvato nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Proprio in considerazione degli obiettivi primari del Piano, orientati al green e al digital, il settore può giocare un ruolo strategico per contribuire a una concreta transizione verso la mobilità del futuro, sicura, connessa e sostenibile.

Gli impegni finanziari già previsti per la digitalizzazione e la connettività delle infrastrutture stradali rappresentano un forte contributo per dare maggiore efficienza nei trasporti e sicurezza nella circolazione.

Bisogna parimenti considerare che l'industria ed i servizi automotive sono parte primaria del sistema produttivo e che il parco circolante rappresenta una dotazione infrastrutturale mobile sul territorio, dotata di una enorme valenza ambientale. Un comparto, quello automotive, che produce evidenti ricadute sociali ed economiche per il nostro Paese.

I fondi del PNRR costituiscono l'occasione per attuare un approccio lungimirante, affinché l'intero settore ed il suo indotto possano svolgere una funzione propulsiva per il rilancio del Sistema Paese.

Un'occasione unica che va accompagnata però da una visione strategica sul settore dell'automotive, che ancora oggi sembra mancare, e che deve porre fine a politiche di stop&go, osservate spesso negli ultimi anni, che non fanno altro che rallentare la transizione verso una mobilità più sostenibile.

Oltre ai fondi previsti a livello europeo, vanno messe in atto le riforme che dovranno tragarci verso una sempre maggiore semplificazione e digitalizzazione dei processi, di cui l'automotive da anni necessita.

Serve una riforma della fiscalità per l'auto aziendale

Lo diciamo da anni: per rendere più competitive le imprese italiane rispetto ai competitor d'oltre confine, non è più rinviabile un allineamento della fiscalità nazionale sull'auto aziendale al resto d'Europa. Il gap accumulato negli anni sul fronte della detraibilità dell'IVA e della deducibilità dei costi di acquisto o di noleggio per le aziende clienti è oramai inaccettabile e il concetto sembra essere condiviso anche a livello istituzionale.

L'intera filiera dell'automotive, dalle Case costruttrici ai dealer, passando per il mondo della componentistica, ormai si è schierata compatta in favore di questa battaglia.

E anche la politica, con alcune iniziative parlamentari, sembra iniziare a prenderne contezza, dopo anni di mancato ascolto. Un segnale impensabile solo fino a pochi mesi fa.

Una svolta sulla fiscalità dell'auto aziendale avrebbe molteplici ricadute positive per la competitività del nostro Paese, per il ricambio del parco circolante in ottica di sostenibilità ambientale e, non ultimo, per il comparto automotive tornato sotto pressione a seguito del mancato rifinanziamento degli incentivi. Come accennato, il noleggio e, più in generale, il settore dell'auto aziendale costituiscono, infatti, uno strumento concreto, per imprimere l'attesa accelerazione al rinnovo del nostro parco circolante, articolata su due momenti: l'immissione nel parco di vetture nuove di ultima generazione con un ciclo di vita medio di 36-48 mesi (anziché di oltre 11,5 anni) e la rimessa in circolazione di veicoli usati "freschi", economicamente accessibili anche alle fasce meno abbienti, che spesso ancora circolano su vetture ante Euro4, decisamente più inquinanti e meno sicure.

Un'Associazione sempre più vicina alle imprese

Infine, un passaggio sulla nostra Associazione che negli ultimi 16 mesi ha moltiplicato gli sforzi per stare quotidianamente al fianco delle imprese associate per supportarle in una fase decisamente critica per la loro operatività e per continuare a guidare la transizione dalla proprietà all'uso dei veicoli, intercettando in anticipo i cambiamenti in atto nella mobilità cittadina, turistica e aziendale.

In questi mesi ANIASA ha consolidato il ruolo di interlocutore di riferimento nel dibattito nazionale e per le strategie messe in campo dalle Istituzioni per accompagnare il nostro Paese verso una mobilità più sostenibile, smart e sicura. Risponde a questi obiettivi il progetto di rinnovo della governance in atto che, tra gli altri risultati, ha portato anche al cambio dell'acronimo da Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici ad Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital.

Un cambiamento che risponde all'evoluzione del mercato e allo sviluppo vissuto dall'associazione negli ultimi dei suoi 56 anni di storia, con la costituzione delle sezioni Sharing Mobility e Digital Automotive che si sono affiancate ai più tradizionali comparti del noleggio a lungo e breve termine e dei servizi automobilistici.

Il cambio della denominazione dell'Associazione è solo un piccolo segnale del più ampio progetto di rinnovo della governance implementato negli ultimi due anni anche con il supporto strategico del partner di respiro internazionale The European House Ambrosetti (1° Think Tank in Italia e tra i primi 10 in Europa), con l'obiettivo non solo di rispondere in modo ancora più puntuale allo sviluppo del mercato, con particolare attenzione alle nuove generazioni, ai loro stili di vita e alle loro modalità di consumo, molto differenti da quelle conosciute finora, ma anche e soprattutto partecipare

alla definizione della nuova mobilità mettendo a disposizione del Paese le tante competenze presenti nelle nostre imprese.

La mobilità sta vivendo infatti una fase di rapida evoluzione, destinata a stravolgere il nostro modo di muoverci e di spostare le merci. La pandemia ha ulteriormente accelerato questo cambiamento, spingendo sempre più italiani (aziende, privati e PA) ad utilizzare formule di pay-per-use alternative alla proprietà del veicolo.

Viviamo quindi un momento storico di grandi opportunità in cui il nostro Paese può mettere realmente le basi per una rivoluzione della propria mobilità. I servizi di noleggio, l'auto condivisa e la tecnologia a bordo dei veicoli sono i driver di questa svolta.

Dopo un anno terribile come quello trascorso guardiamo con fiducia alle opportunità presenti come mai prima sullo scenario della mobilità e siamo pronti, da protagonisti, a rimettere in moto l'ottimismo.

*Massimiliano Archiapatti,
Presidente ANIASA*



ASPETTI MACROECONOMICI

L'osservazione dei dati macroeconomici, incastrati nelle serie storiche, consente di tenere sotto controllo i trend, che a loro volta aiutano a disegnare lo scenario economico entro cui l'industria si troverà ad operare.

Questo è vero sempre, con rare eccezioni. In genere una guerra o una pandemia, come quella che ha attraversato il 2020, costringendo i governi a frenare le attività dei mercati e poi ad andare in soccorso della popolazione stravolgendo le politiche di finanza pubblica, si pone nei fatti come uno spartiacque che rende i trend poco utili, quando non fuorvianti.

Dunque, la compressione dell'economia e le risorse previste per farla ripartire cambiano di molto gli equilibri pre-Covid, che diventano inadatti a delineare il quadro prossimo venturo. Il 2021 si propone come un "anno zero" da cui ripartire.

C'è innanzitutto il tema del risparmio privato. Le famiglie hanno accumulato moltissimi soldi. È un fenomeno globale e per il nostro Paese Bankitalia ha stimato un risparmio extra presso le famiglie di oltre 70 miliardi di euro. C'è poi anche un altro risparmio, meno tangibile ma non per questo meno importante: il tempo e le attività a cui tutti abbiamo più o meno rinunciato, che hanno formato anche qui un accumulo di voglia di recuperare il tempo perduto.

La combinazione di questi due serbatoi, di risorse e di desideri, è il vero busillis su cui gli economisti stanno ragionando. La previsione di una crescita diffusa del prodotto interno lordo è una delle cose più semplici e condivise. Secondo il Fondo Monetario, le economie del G7 cresceranno quest'anno, rispetto alla media 2016/19, tra il doppio della Germania e il quadruplo dell'Italia, realizzando un vero boom economico come non si vedeva dal secondo dopoguerra.

Non è facile prevedere su cosa i clienti orienteranno la domanda.

Il turismo leisure avrà una ripresa robusta, ma non è chiaro come invece si articoleranno i viaggi d'affari, visto che alcuni continueranno a essere rimpiazzati con i collegamenti da remoto, meno onerosi come costi e tempi. Più in generale e guardando a quanto accaduto nel secolo scorso dopo eventi paragonabili, non pare ci si possa attendere una crescita smodata dei consumi. Ciò dipende anche dalla durata di questo periodo di contrazione, ormai intorno a 18 mesi se non più lungo, che ha trasformato quella che nel primo lockdown è stata una compressione forzata in un'abitudine a un tenore di consumi meno frenetico, sebbene poi nel medio periodo certamente si delinea un assetto diverso.

Altra area di cambiamento riguarda la produzione dei beni.

Dopo un ventennio di globalizzazione forzata e dopo alcuni shock intervenuti, dal disastro di Fukushima a quello recentissimo di Suez, per finire alla strozzatura dei microchip, è in agenda un serio e profondo ripensamento della produzione industriale. Le diverse aree economiche del pianeta si stanno interrogando sul livello di autonomia sui settori strategici, quali sicuramente le tecnologie digitali e la ricerca medica.

Sul fronte occupazionale, la ripresa stimolata dagli interventi pubblici genererà molti nuovi posti di lavoro, ma molti di questi non somiglieranno a quelli che conosciamo, se non nei contenuti e nelle modalità. La tecnologia sostituirà sempre più determinate attività, secondo un processo che era già avviato e ampiamente previsto ed è stato solo accelerato. Ma anche il semplice lavoro da remoto, comunemente indicato come smart working, resterà in quote significative, disegnando un nuovo equilibrio anche nella mobilità business, i cui effetti saranno avvertiti nell'industria dell'autonoleggio.

Ultimo, ma non meno importante, l'indebitamento degli Stati per finanziare la ripresa aumenterà di alcune decine di punti percentuali. La scommessa è ovviamente che la crescita del prodotto sarà tanto ampia da riportare tale indice a livelli meno preoccupanti. Tuttavia, a parte che le economie occidentali non hanno brillato nel nuovo secolo per capacità di crescita e non certo per mancanza di stimoli pubblici, resta l'incognita a breve dei tassi d'interesse. Per ora sono molto bassi, tanto da rendere inutile distinguere tra le fonti di debito, ma le variazioni negli equilibri manifatturieri a livello globale mandano avvisaglie di possibile riscaldamento dei prezzi. Se dovesse accadere, i tassi potrebbero essere toccati di conseguenza, dando luogo a possibili fenomeni speculativi verso i debiti meno solidi e più aggredibili. È questo il maggiore vantaggio di avere un'esposizione europea e non solo nazionale.

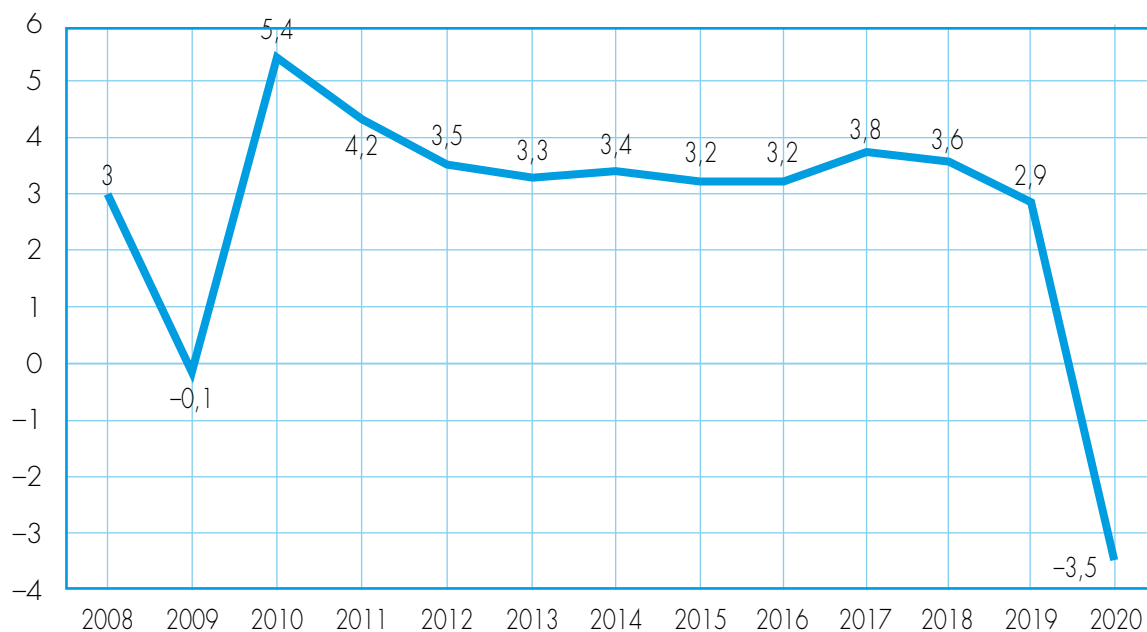
Nell'industria automobilistica, il quadro si presenta se possibile ancor più incerto e complicato. L'agenda naturale dell'industria ha fissato in questo decennio la trasformazione digitale dell'auto.

I giganti della digitalizzazione hanno mandato segnali forti negli anni di voler penetrare l'oggetto automobile con i loro software, in due direzioni: le relazioni dell'automobilista durante la guida e le relazioni dell'automobile, indipendenti dalla volontà, se non anche dalla consapevolezza, del guidatore, con la visione ultima della mobilità autonoma.

La convergenza si è presentata non facile, con i campioni del digitale molto più forti economicamente e finanziariamente, ma con i costruttori di auto molto più padroni dell'ingegneria del prodotto e delle competenze industriali e commerciali.

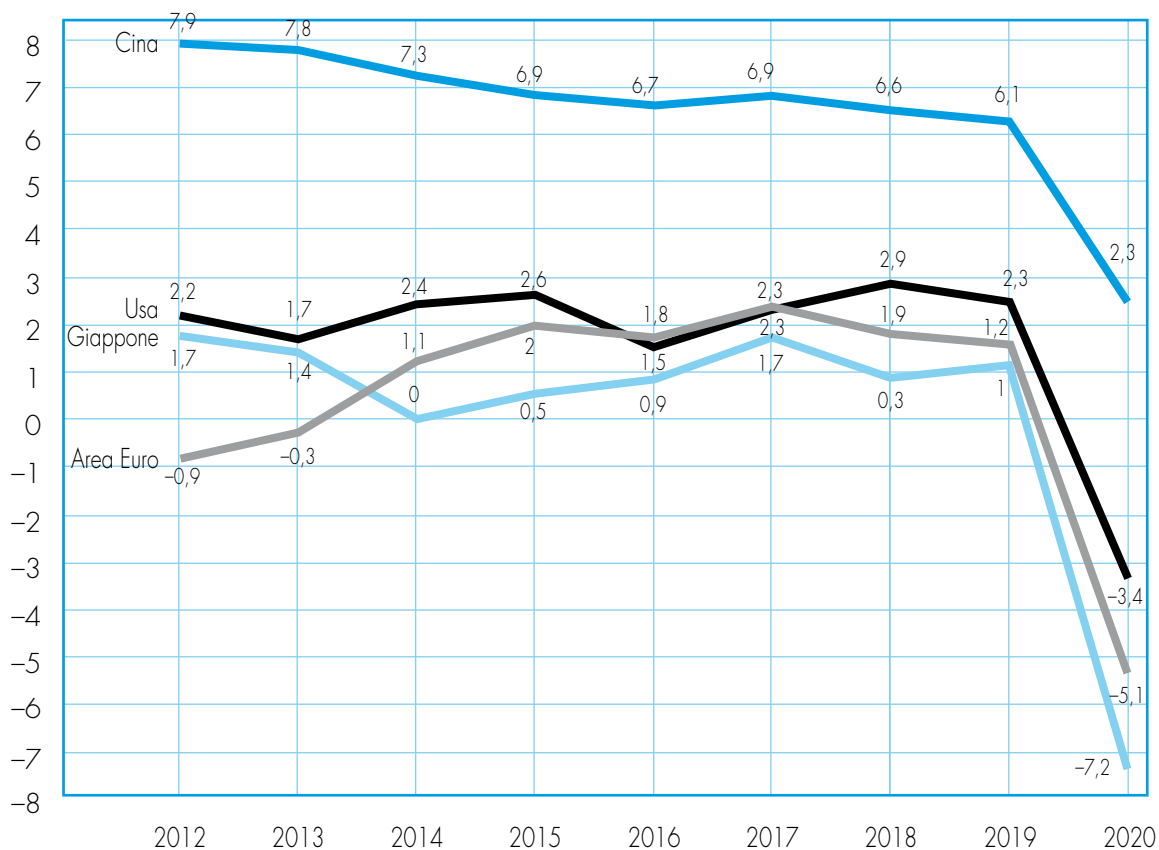
A questa partita "naturale" la politica europea ha affiancato quella dell'aggiunta di una propulsione elettrica, che è subito diventata anche "elettrificata". Sono due partite epocali e appena cominciate, che stanno impegnando profondamente l'industria e pure creando non piccole incertezze tra i consumatori.

Grafico 1 - PIL mondiale Var%



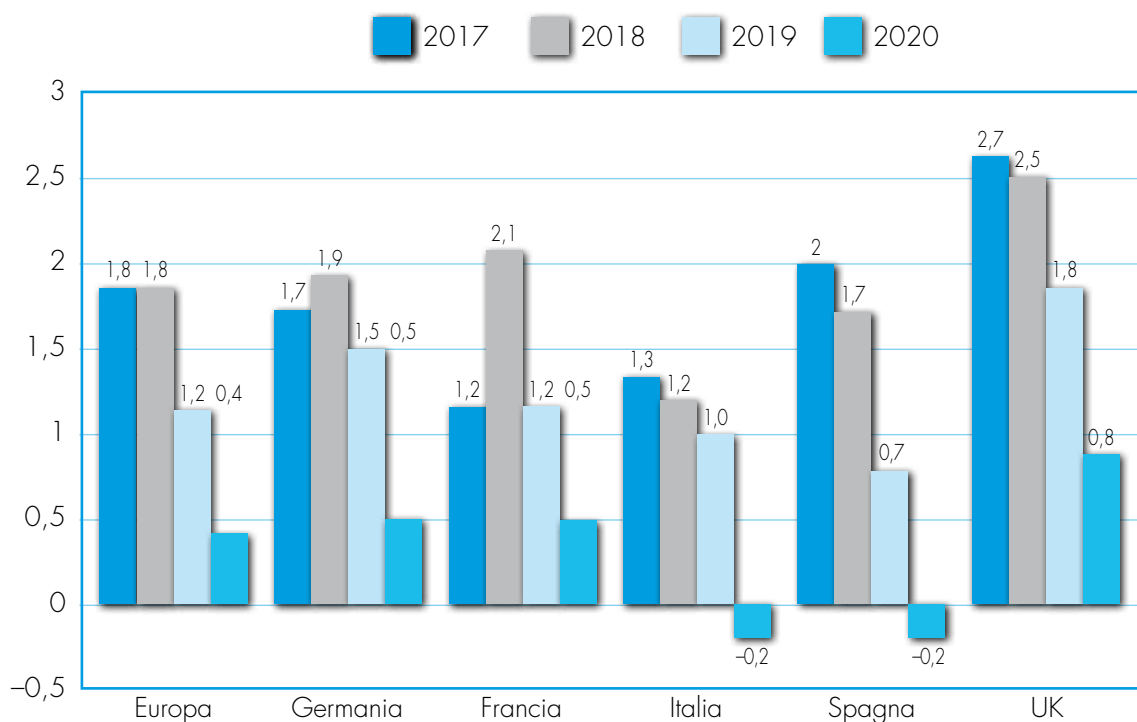
Fonte: IMF

Grafico 2 - PIL per Paese Var%



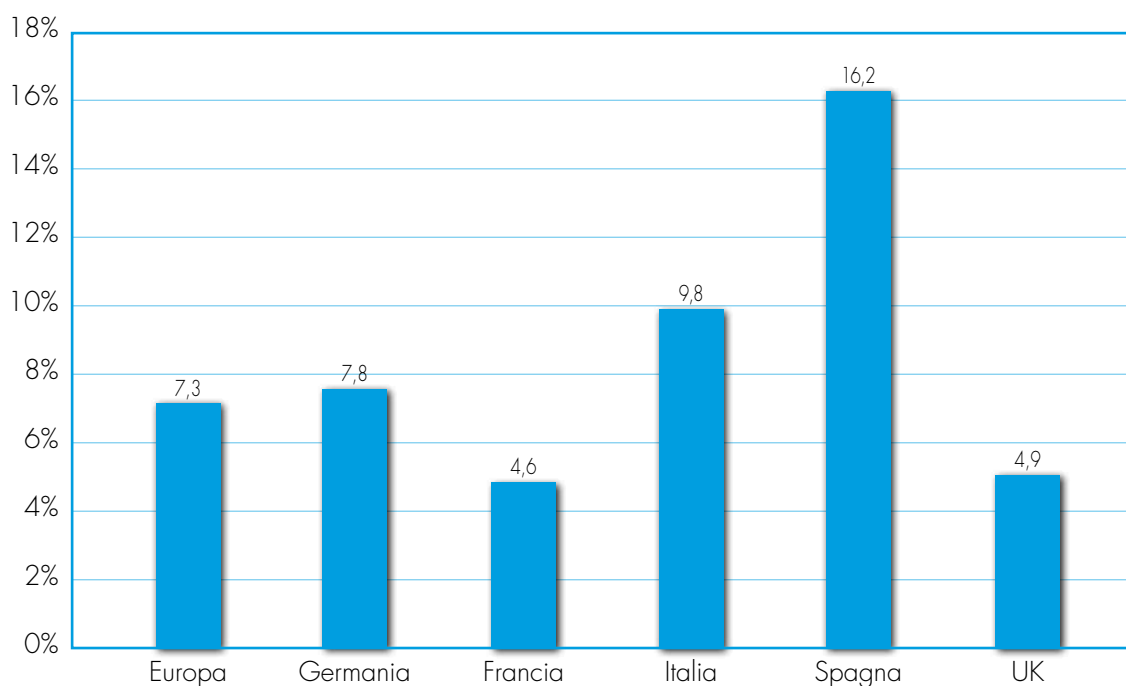
Fonte: IMF e Istat

Grafico 3 - Prezzi al consumo Europa Var.%

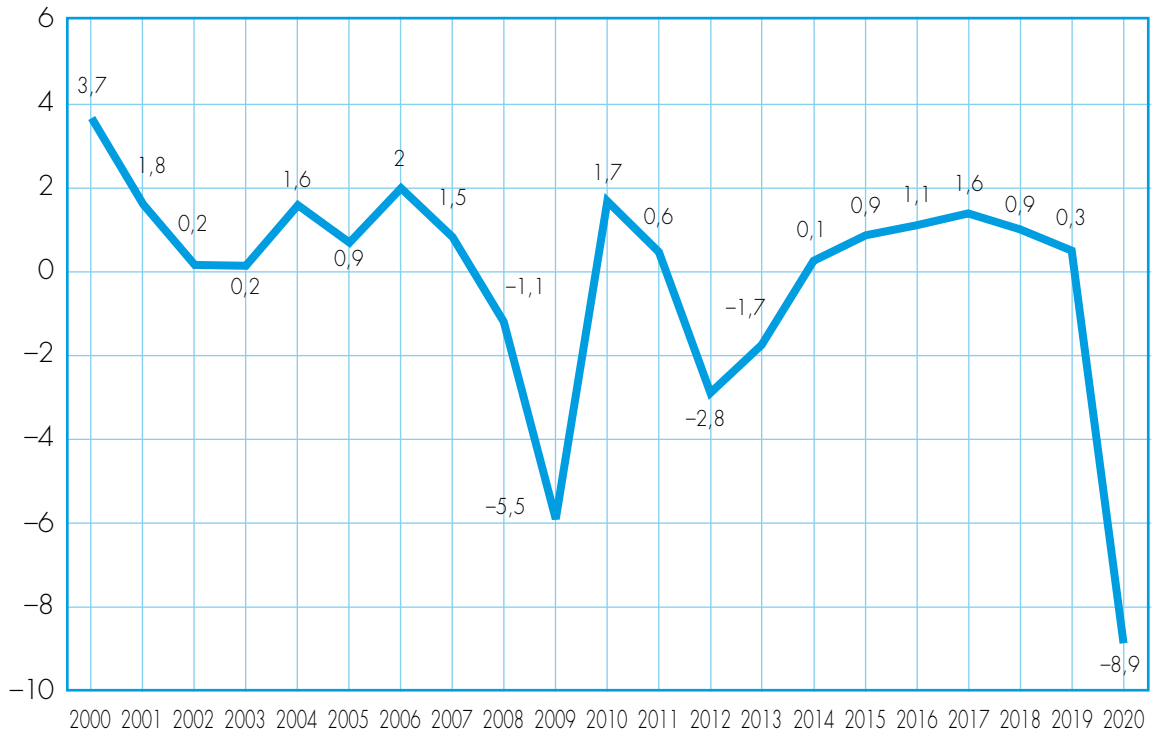


Fonte: IMF e Istat

Grafico 4 - Tasso di disoccupazione in Europa (dicembre 2020)



Fonte: Eurostat

Grafico 5 - Andamento PIL Italia. Var. %


Fonte: Istat

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

	Var. 2020/2019
PIL	-8,9%
Spesa per consumi delle famiglie	-10,7%
Spese per consumi amministrazioni pubbliche	+1,6%
Investimenti fissi lordi	-9,1%
Esportazioni	-13,8%
Importazioni	-12,6%

Fonte: Istat

Grafico 6 - PIL ai prezzi di mercato

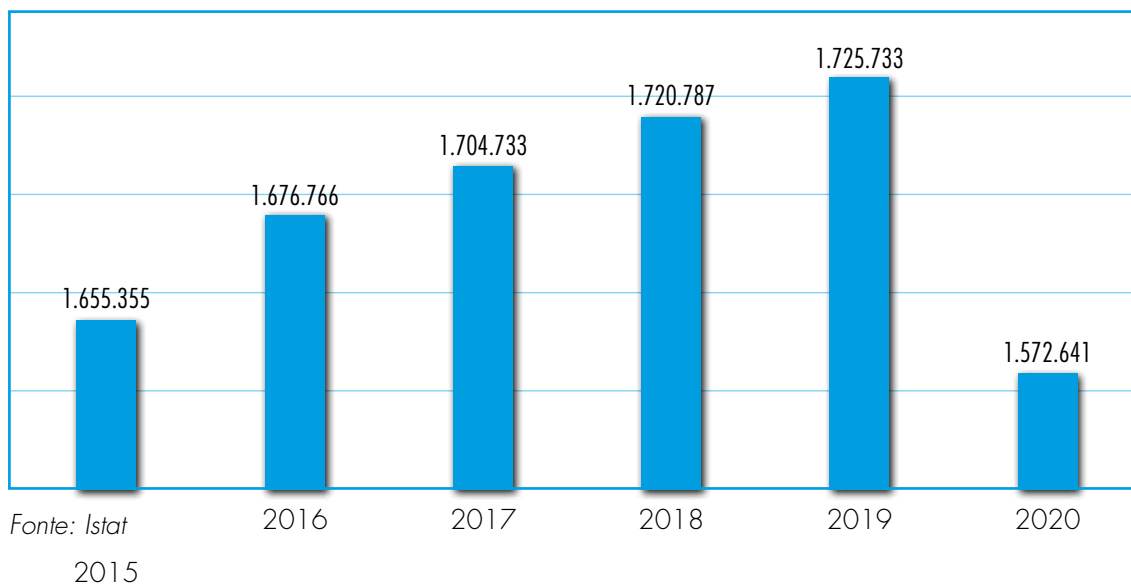


Grafico 7 - PIL ai prezzi di mercato per abitante (in euro)

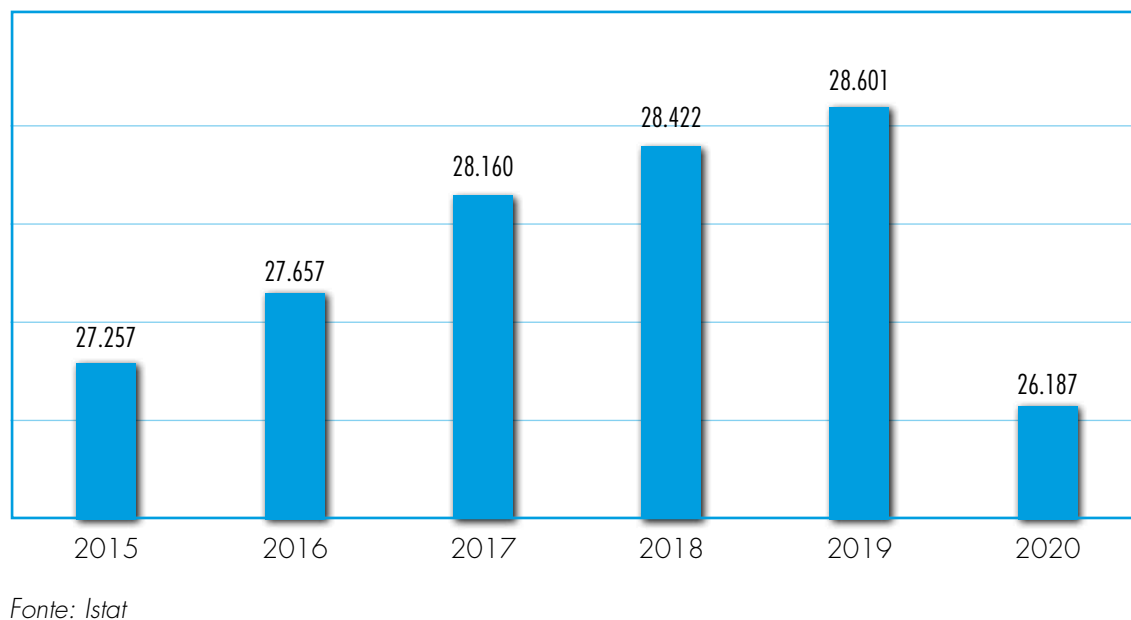
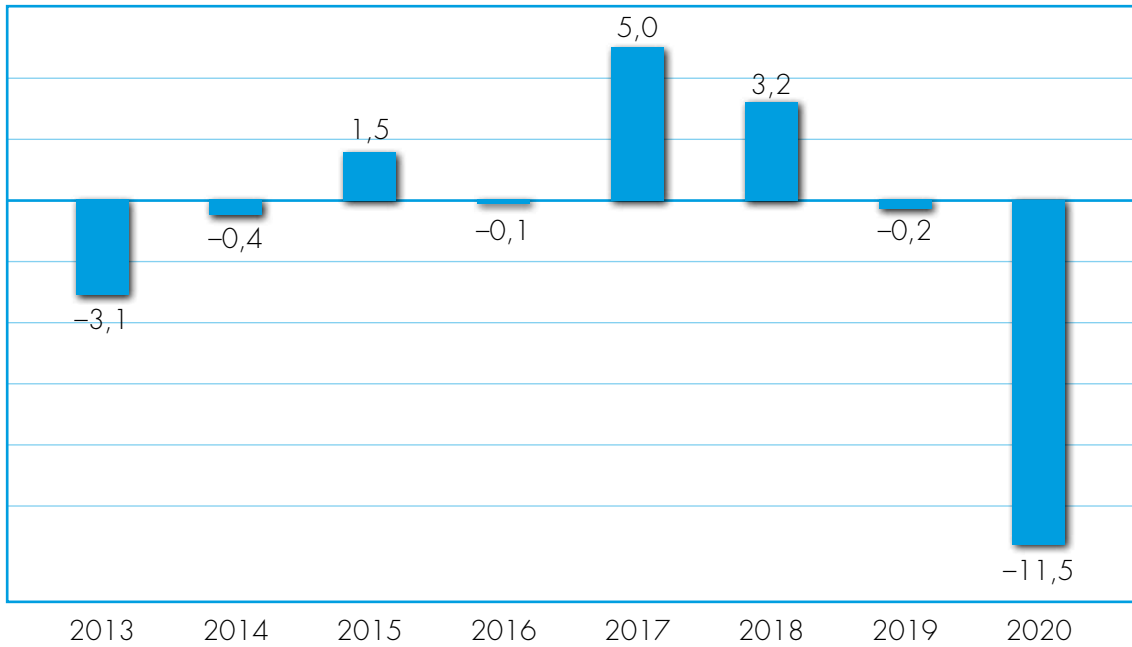
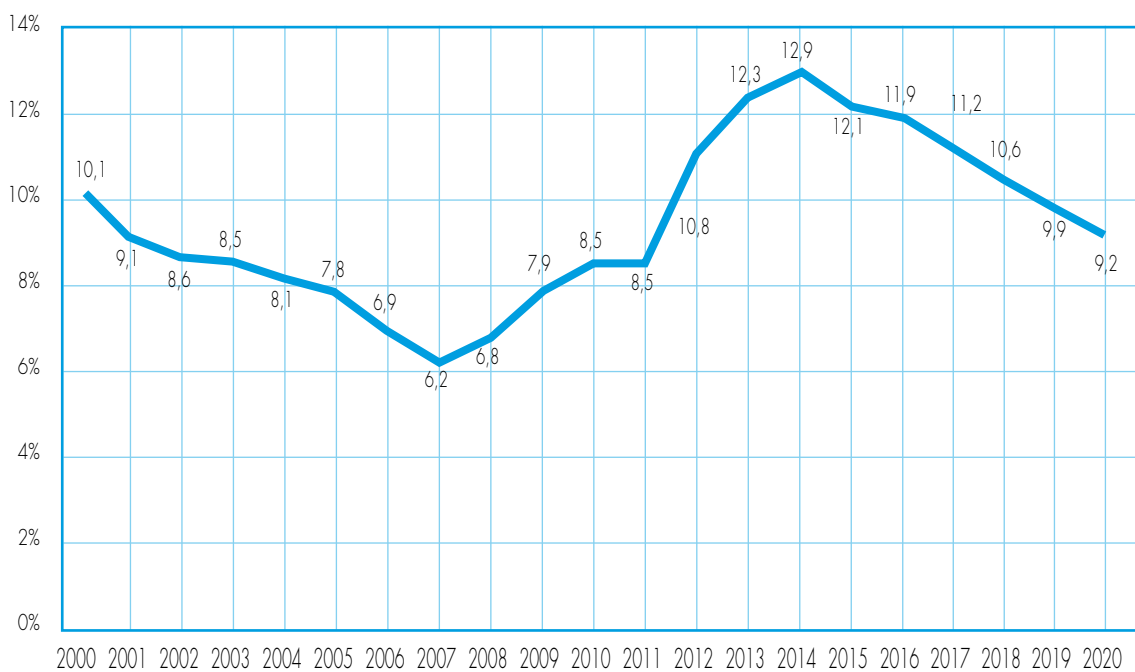


Grafico 8 - Fatturato industria in Italia - Var%



Fonte: Istat

Grafico 9 - Tasso di disoccupazione in Italia (%)



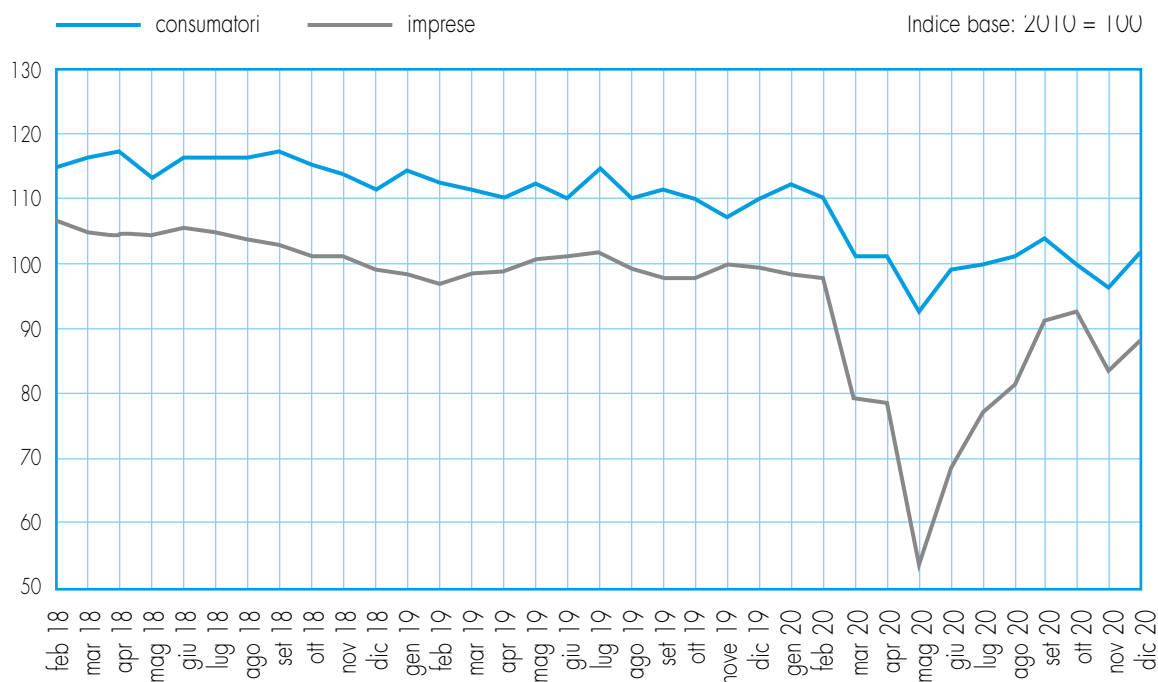
Fonte: Istat

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

Tipologia di spesa	2020 vs 2019
Prodotti alimentari e bevande analcoliche	1,4%
Bevande alcoliche e tabacchi	2%
Abbigliamento e calzature	0,7%
Abitazione, acqua, elettricità e combustibili	-3,3%
Mobili, articoli e servizi per la casa	0,7%
Servizi sanitari e spese per la salute	0,7%
Trasporti	-2,3%
Acquisto automobile	2,4%
Pneumatici	0,6%
Ricambi	0,8%
Benzina	-8%
Gasolio	-9,9%
Lubrificanti	1%
Riparazioni e manutenzioni mezzi di trasporto	1,1%
Comunicazioni	-4,9%
Ricreazione, spettacoli e cultura	-0,2%
Istruzione	0%
Servizi ricettivi e ristorazione	0,5%
Altri beni e servizi	1,7%
Indice generale	-0,2%

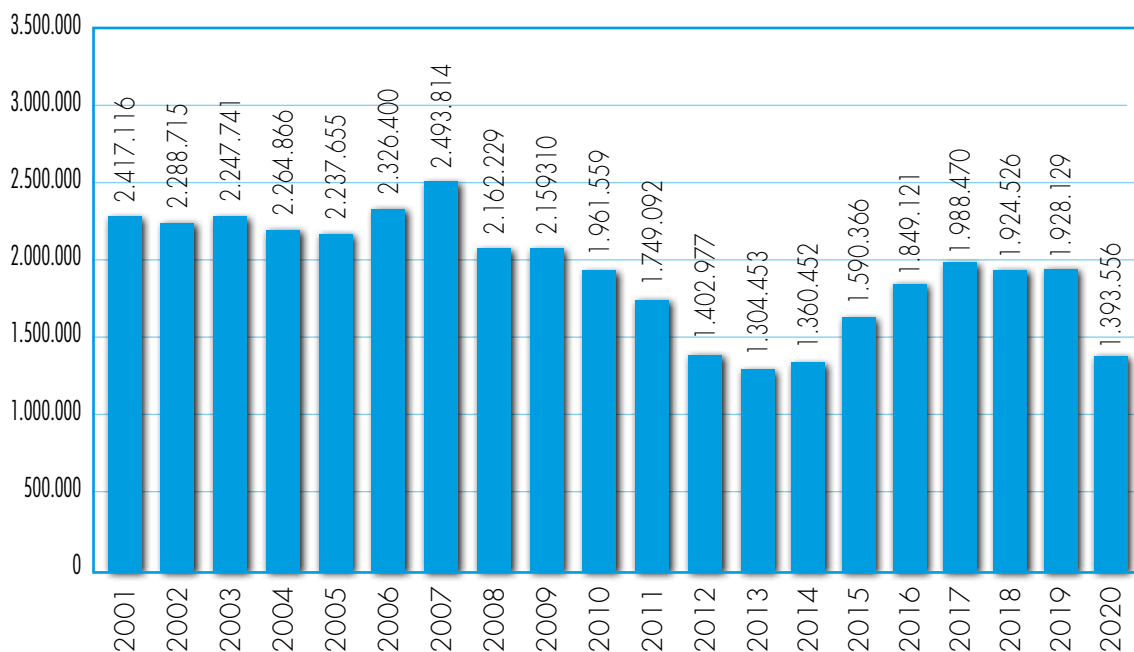
Fonte: Istat

Grafico 10 - Clima di fiducia di imprese e consumatori



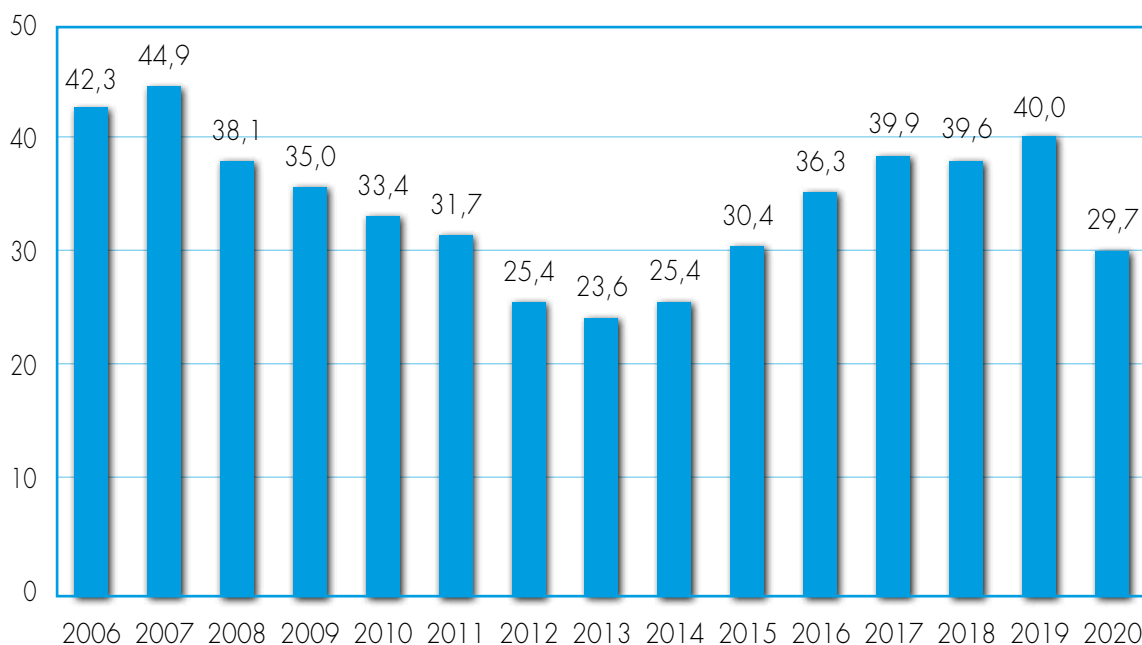
Fonte: Istat

Grafico 11 - Andamento immatricolazioni auto in Italia. 2001-2020



Fonte: Unrae

**Grafico 12 - Trend valore immatricolato autovetture.
2006-2020 - Mld di Euro**



Fonte: Centro Studi Fleet&Mobility

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

Alimentazione	2020	2019
Benzina	37,5%	44,3%
Diesel	33,1%	40,0%
Gpl	6,8%	7,1%
Metano	2,3%	2,0%
Ibride elettriche (HEV)	16,0%	5,7%
Ibride elettriche plug-in (PHEV+REx)	2,0%	0,3%
Elettriche (BEV)	2,3%	0,5%
Totale	100%	100%

Fonte: Unrae

Tabella 4 - Immatricolazioni autovetture per segmento Italia. Dati percentuali

Totale autovetture e fuoristrada	2020	2019
piccole (A)	16,4%	16,9%
utilitarie (B)	37,5%	35,0%
medie (C)	31,6%	34,1%
medie-superiori (D)	12,4%	12,0%
superiori (E)	1,8%	1,8%
alto di gamma (F)	0,3%	0,3%

Fonte: Unrae

Tabella 5 - Domanda aggregata di automobili 2015-2020 Italia

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nuovo '000	1.575	1.847	1.988	1.924	1.928	1.394
Var. % vs anno prec.	15%	17%	8%	-3%	0%	-28%
Usato netto '000 (al netto di minivolture e Km 0)	2.605	2.673	2.735	2.883	2.942	2.674
Var. % vs anno prec.	6%	3%	2%	5%	2%	-9%
Totale vendite '000	4.180	4.520	4.723	4.807	4.870	4.068
Var. % vs anno prec.	9%	8%	4%	2%	1%	-16%

Fonte: elaborazioni Fleet&Mobility su varie fonti

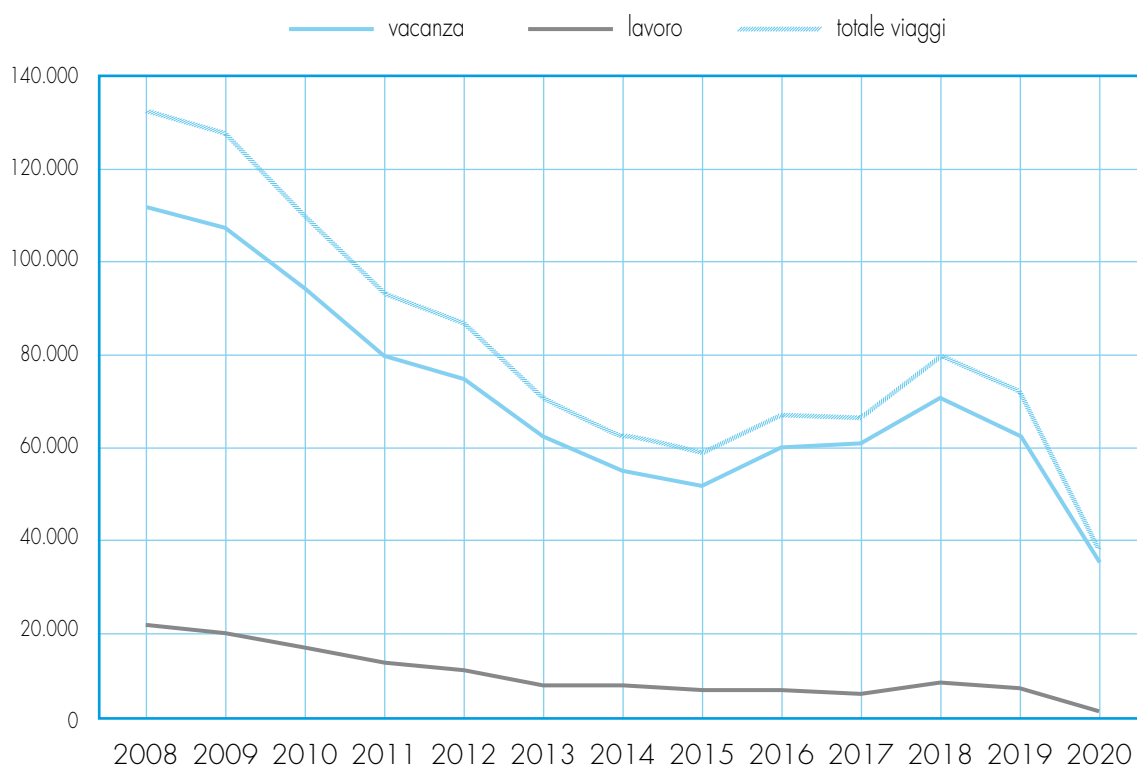
Tabella 6 - Numero dei passeggeri nazionali e internazionali per aeroporto. 2020

Aeroporto	Passeggeri 2020	Var. % '20 vs '19	Quota 2020
Roma Fiumicino	9.830.957	-77,4%	18,57%
Milano Malpensa	7.241.766	-74,9%	13,68%
Bergamo	3.833.063	-72,3%	7,24%
Catania	3.654.457	-64,3%	6,90%
Venezia	2.799.688	-75,8%	5,29%
Napoli	2.779.946	-74,4%	5,25%
Palermo	2.701.519	-61,5%	5,10%
Bologna	2.506.258	-73,4%	4,74%
Milano Linate	2.274.202	-65,4%	4,30%
Cagliari	1.767.890	-62,8%	3,34%
Bari	1.703.130	-69,3%	3,22%
Roma Ciampino	1.621.159	-72,4%	3,06%
Torino	1.407.375	-64,4%	2,66%
Pisa	1.315.066	-75,6%	2,48%
Verona	1.040.555	-71,4%	1,97%
Olbia	1.023.964	-65,6%	1,93%
Brindisi	1.016.571	-62,3%	1,92%
Lamezia Terme	961.718	-67,7%	1,82%
Firenze	669.487	-76,7%	1,26%
Alghero	536.716	-61,4%	1,01%
Treviso	463.679	-85,8%	0,88%
Genova	397.191	-74,1%	0,75%
Trieste	209.115	-73,3%	0,40%
Trapani	185.581	-54,9%	0,35%
Lampedusa	176.233	-36,4%	0,33%
Pescara	173.156	-75,4%	0,33%
Ancona	150.678	-69,2%	0,28%
Reggio Calabria	108.538	-70,3%	0,21%
Comiso	91.161	-74,1%	0,17%
Perugia	77.260	-64,8%	0,15%
Cuneo	53.694	-41,9%	0,10%
Crotone	53.593	-68,4%	0,10%
Rimini	50.159	-87,3%	0,09%
Parma	25.054	-66,6%	0,05%
Salerno	11.925	-	0,02%
Bolzano	6.561	-39,1%	0,01%
Altri	6.757	-68,3%	0,01%
TOTALI	52.925.822	-72,6%	100%

Fonte: Elaborazione su dati Assoaeroporti

(*) Lo scalo di Milano Linate è stato chiuso dal 27 luglio al 25 ottobre 2019, con conseguente trasferimento a Milano Malpensa delle attività operative

Grafico 13 - Viaggi in Italia per tipologia - 2008-2020



Fonte: Istat

Tabella 7 - Viaggi per tipologia. Valori x 1.000

	2020	Var '20 vs '19	Quota %
Viaggi per vacanza	35.024	-45%	93%
Viaggi per lavoro	2.503	-68%	7%
Totale viaggi	37.527	-47%	100%

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

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

	2020	2019
Viaggi per vacanza	6,3	6,0
Viaggi per lavoro	3,5	3,5
Totale viaggi	6,2	5,7

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

Tabella 9 - Organizzazione del viaggio (dati percentuali)

2020	Viaggi prenotati tramite internet
Solo alloggio	66,6
Solo trasporto	17,4
Alloggio e trasporto	16,0
Totale	100

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

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

2020	Viaggi per vacanza	Viaggi per lavoro	Totale viaggi
ITALIA	91,3	86,5	90,9
- Nord	44	52,7	44,6
- Centro	20,7	19,3	20,6
- Sud	26,6	14,6	25,8
ESTERO	8,7	13,5	9,1
- Paesi Unione Europea	5,2	10,2	5,5
- Altri Paesi Europei	2,5	-	2,4
- Resto del Mondo	1,1	2,2	1,2
Totale	100	100	100

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

IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL 2020

INDICATORI CHIAVE

In tutta l'industria automotive, il noleggio a breve è stata la vera vittima del Covid. Aver fermato i viaggi e gli spostamenti ha determinato un crollo della domanda: su dieci noleggi operati l'anno prima, sei sono mancati. Quelli rimasti sono stati soprattutto quelli derivanti dal noleggio a lungo termine come pre-leasing e sostituzioni, che durano di più ma rendono di meno. Infatti, tutti gli indicatori di sintesi raccontano lo stesso fenomeno. I giorni di noleggio sono crollati del 43% mentre la durata media dei noleggi aumentava della stessa percentuale, passando da 7 a 10 giorni. In termini di

Tabella 11 - Indicatori chiave del noleggio a breve termine

	2020	2019	var %
Fatturato (€)	594.702.942	1.234.183.016	-51,8%
Giorni di noleggio	20.697.770	36.482.382	-43,3%
Numero di noleggi	2.098.716	5.291.298	-60,3%
Durata media per noleggio - gg	9,9	6,9	43,0%
Fatturato per noleggio ¹ (€)	283	233	21,5%
Fatturato per giorno di noleggio ¹ (€)	28,7	33,8	-15,1%
Fatturato per veicolo ¹ (€)	7.020	9.646	-27,2%
Utilizzo medio della flotta	66,9%	78,1%	-14,3%
Flotta media	84.719	127.946	-33,8%
Immatricolazioni (auto e furgoni) ²	36.054	87.238	-58,7%
Punti vendita (stazioni di noleggio)	1.124	1.127	-0,3%
Occupati diretti	1.747	2.131	-18,0%

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

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

valore, ogni noleggio ha prodotto il 22% in più di fatturato, ma per singolo giorno è diminuito del 15%.

I riflessi sulla flotta sono stati enormi, cercando di attutire i danni. I veicoli sono rimasti più a lungo nei parcheggi, venendo usati per due terzi del tempo, a fronte dei quattro quinti dell'anno precedente. In termini economici, ogni veicolo ha prodotto poco più del 70% del fatturato che prodotto l'anno precedente, passando da quasi diecimila euro a settemila. Questo, nonostante gli operatori abbiano drasticamente ridotto di un terzo la dotazione di mezzi, immatricolando quasi il 60% in meno del 2019.

I riflessi sui conti delle aziende sono stati forti, anche per l'incidenza dei costi. Se è stato possibile non gonfiare gli organici durante l'alta stagione turistica, le stazioni sono rimaste comunque operative.

Questo gravissimo disagio ha naturalmente oscurato ogni altra dinamica che caratterizzava l'industria.

ANALISI DEL FATTURATO

Il settore del turismo, all'interno del quale è compresa la parte più consistente dell'attività del noleggio a breve termine, è stato senza ogni dubbio quello più penalizzato dagli effetti della pandemia. Gli operatori del noleggio a breve termine, infatti, hanno sviluppato nel 2020 un giro d'affari pari a quasi 595 milioni di euro, registrando un decremento del 52% rispetto al 2019. La perdita rispetto all'anno precedente ammonta a ben 639 milioni di euro.

La tariffa base del noleggio, che comprende gli elementi basic come il tempo di noleggio, il chilometraggio ed una serie di oneri, tra cui quelli automobilistici, aeroportuali e ferroviari, ha generato il 76% del giro d'affari complessivo.

Il 20% del fatturato è sviluppato dalla vendita di servizi accessori acquistati dai clienti. Sono compresi tra questi, alcuni elementi necessari e utili a specifiche esigenze di viaggio come i seggiolini per i bambini e il navigatore satellitare, ma anche altre opzioni di servizio come la nomina di un secondo guidatore e la possibilità di riconsegnare l'auto noleggiata in una location diversa da quella del noleggio. Anche le coperture opzionali per il furto e per gli incidenti rientrano in questa categoria. Rispetto al 2019 questa componente del fatturato è diminuita del 62% ed il suo peso era pari al 25%.

Il restante 4% del giro d'affari è generato dalla categoria "altro fatturato" che comprende alcune voci generate dal comportamento di utilizzo del cliente come la fee trattenuta dal noleggiatore nel caso in cui il cliente non ritiri l'auto anche se prenotata, la quota

pagata per la gestione delle multe e dei sinistri, il servizio di rifornimento di carburante e le franchigie danni e furto imputate ai clienti al verificarsi dei sinistri.

La componente del prezzo ha avuto un andamento diverso se rapportato ai giorni di noleggio e ai noleggi. Nel 2020 il fatturato per giorno di noleggio è sceso a 28,7 euro, nel 2019 era pari a 33,8 (-15%). Al contrario, il fatturato per noleggio è passato da 233 euro nel 2019 a 283 euro nel 2020 con un incremento percentuale del 21,5% dovuto all'effetto combinato della diminuzione delle tariffe e dell'incremento della durata media che è passata da 6,9 giorni del 2019 a 9,9 giorni del 2020 (+43%).

Ogni auto in flotta ha generato nel 2020 7.000 euro, nel 2019 tale valore era di 2.600 euro in più (-27%).

Tabella 12 - Distribuzione del fatturato per tipologia di servizio

	2020	2019	var %
Fatturato totale	594.702.942	1.234.183.016	-51,8%
- fatturato di base	453.455.369	857.117.007	-47,1%
- fatturato su servizi accessori	116.028.906	308.442.915	-62,4%
- altro fatturato	25.218.667	68.623.095	-63,3%

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

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

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

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

(3) Altro fatturato è generato dalle seguenti voci:

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

I tre indicatori sopra rappresentati – fatturato per giorno, fatturato per noleggio e fatturato per veicolo – sono ottenuti dividendo il fatturato rispettivamente per i giorni di noleggi, il numero di noleggi e la flotta media.

Il fatturato generato dal business del noleggio di autovetture rappresenta l'87% del giro d'affari totale (nel 2019 era pari al 93%) ed è diminuito del 55%, mentre il noleggio di furgoni, che rappresenta il restante 13% (nel 2019 era pari al 7%), è diminuito del 5%. La perdita molto contenuta del business dei furgoni dipende dal fatto che a parte il prezzo, tutti gli altri indicatori sono stati positivi. I lockdown imposti hanno favorito le consegne così dette dell'ultimo miglio e con esse tutte le attività propedeutiche, quali l'utilizzo dei mezzi commerciali.

Nel 2020 il giro d'affari prodotto dalle stazioni aeroportuali e da quelle downtown ha registrato lo stesso segno negativo, ma con valori e intensità diverse. In aeroporto il fatturato è stato di 264 milioni di euro, pari a -65% rispetto al 2019, in città di 330 milioni di euro, con un decremento rispetto al 2019 del 30%.

I clienti che noleggiavano direttamente pesano il 26% del giro d'affari complessivo, nel 2019 pesavano il 30%. Hanno generato ricavi per 154 milioni di euro registrando un decremento del 59%. In contrazione del 27% la quota di ricavi generata dalle convenzioni con le aziende clienti, pari a 220 milioni di euro. Con la quota del 37% nel 2020, tale segmento diventa il primo in termini di peso percentuale.

Il canale B2B2C, cioè quello che contempla i clienti che noleggiavano attraverso intermediari, tra cui broker, tour operator e on line travel agency, è quello che ha registrato la contrazione maggiore nel 2020 (-70%), ha generato ricavi per 220 milioni di euro ed ha ad un peso percentuale del 22%.

Il segmento del replacement ha sviluppato un fatturato pari a 90 milioni di euro in contrazione del 24% rispetto al 2019. Ricordiamo che il replacement è generato, principalmente, ma non solo, dalla domanda dei noleggiatori a lungo termine che locano dal rent-a-car i veicoli per sostituire temporaneamente quelli indisponibili dei propri clienti.

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

	2020	2019	var %
Fatturato totale	594.702.942	1.234.183.016	-51,8%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- fatturato su vetture	516.648.478	1.152.362.581	-55,2%
- fatturato su furgoni	78.054.464	81.820.435	-4,6%
Distribuzione per tipologia di location			
- fatturato realizzato presso aeroporti	264.224.404	764.385.672	-65,4%
- fatturato realizzato presso downtown	330.478.539	469.797.345	-29,7%
Distribuzione per tipologia di canale			
- fatturato b2c (realizzato su clienti che noleggiavano direttamente)	153.944.733	373.614.304	-58,8%
- fatturato b2b2c (realizzato su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, on line travel agency, ...)	130.315.237	438.151.098	-70,3%
- fatturato b2b.1 (realizzato su attività di replacement)	89.974.245	117.863.440	-23,7%
- fatturato b2b.2 (realizzato su convenzioni con aziende clienti)	220.468.726	304.554.174	-27,6%

ANALISI DEI VOLUMI

Le società di noleggio a breve termine hanno generato nel 2020 2,1 milioni di noleggi, in contrazione del 60% rispetto al 2019.

I giorni di noleggio nel 2020 sono stati pari a circa 20,7 milioni (-43%). La durata media dei noleggi è aumentata del 43%, attestandosi a 9,9 giorni.

Negli aeroporti il tracollo dei noleggi è stato molto più marcato rispetto alle città. I noleggi sono diminuiti del 69,4%, la durata media si è apprezzata del 22,6%, passando da 6,1 a 7,5 giorni e i giorni di noleggio sono diminuiti del 62,5%.

Nelle città i noleggi sono diminuiti del 43,2%, la durata media è salita del 46,9%, passando da 8,3 a 12,3 giorni e i giorni di noleggio sono calati di 16,5 punti percentuali.

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

	2020	2019	var %
Giorni di noleggio totali	20.697.770	36.482.382	-43,3%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- giorni di noleggio di vetture	18.297.170	34.261.890	-46,6%
- giorni di noleggio di furgoni	2.400.600	2.220.492	8,1%
Distribuzione per tipologia di location			
- giorni realizzati presso aeroporti	7.952.246	21.216.375	-62,5%
- giorni realizzati presso downtown	12.745.524	15.266.007	-16,5%
Distribuzione per tipologia di canale			
- giorni b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	5.251.721	8.976.773	-41,5%
- giorni b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, on line travel agency, ...)	4.070.336	13.983.667	-70,9%
- giorni b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	3.423.857	4.302.994	-20,4%
- giorni b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	7.951.857	9.218.946	-13,7%

La segmentazione dei giorni di noleggio per tipologia di veicolo mostra andamenti diversi tra vetture e furgoni. Quelli delle vetture hanno risentito molto della contrazione della domanda turistica; sono infatti diminuiti del 46,6% rispetto al 2019. Al contrario i giorni di noleggi dei furgoni, essendo strettamente correlati alla sfera business, hanno avuto un'impennata dell'8,1%, grazie soprattutto alla costante crescita del fenomeno delle consegne generate dalle vendite on-line.

Relativamente ai noleggi, quelli delle vetture sono diminuiti del 62,2%, mentre quelli dei furgoni del 21,2%.

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

	2020	2019	var %
Numero dei noleggi totali	2.098.716	5.291.298	-60,3%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- noleggi di vetture	1.912.494	5.054.939	-62,2%
- noleggi di furgoni	186.222	236.359	-21,2%
Distribuzione per tipologia di location			
- noleggi realizzati presso aeroporti	1.058.552	3.461.344	-69,4%
- noleggi realizzati presso downtown	1.040.164	1.829.954	-43,2%
Distribuzione per tipologia di canale			
- noleggi b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	612.771	1.593.208	-61,5%
- noleggi b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, on line travel agency, ...)	608.522	2.140.783	-71,6%
- noleggi b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	245.971	347.362	-29,2%
- noleggi b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	631.452	1.209.945	-47,8%

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

	2020	2019	var %
Durata media per noleggio	9,9	6,9	43,0%
Distribuzione per tipologia veicolo			
- di cui durata media per noleggio di vetture	9,6	6,8	41,2%
- di cui durata media per noleggio di furgoni	12,9	9,4	37,2%
Distribuzione per tipologia di location			
- di cui durata media per noleggio presso aeroporti	7,5	6,1	22,6%
- di cui durata media per noleggio presso downtown	12,3	8,3	46,9%
Distribuzione per tipologia di canale			
- di cui durata media per noleggi b2c (realizzati su clienti che noleggiavano direttamente)	8,6	5,6	52,1%
- di cui durata media per noleggi b2b2c (realizzati su clienti che prenotano attraverso intermediari broker, tour operator, on line travel agency, ...)	6,7	6,5	2,4%
- di cui durata media per noleggi b2b.1 (realizzati su attività di replacement)	13,9	12,4	12,4%
- di cui durata media per noleggi b2b.2 (realizzati su convenzioni con aziende clienti)	12,6	7,6	65,3%

IL CLIENTE

La pandemia e la conseguente riduzione in primis della mobilità internazionale ha ridisegnato l'identikit del cliente medio del 2020 rispetto al 2019.

Il peso dei noleggi realizzati dai clienti italiani è salito al 72%, quello dei clienti europei ha perso sette punti e si attesta al 19%, i noleggi dagli USA pesano il 3%, nel 2019 il 7%, mentre la quota dei noleggi realizzati dai clienti extraeuropei è diminuito di cinque punti percentuali, passando dall'11% al 6% nel 2020.

La distribuzione dei noleggi per età mostra, al contrario, leggere differenze. La fascia dei giovani, che comprende le persone tra i 18 e i 35 anni, è rimasta stabile e pesa il 23%, mentre quella intermedia, persone comprese tra i 36 e i 55, che detiene il 57% dei noleggi, ha guadagnato tre punti percentuali rispetto al 2019. La fascia dei clienti più grandi ha una quota percentuale del 20% (-3 punti percentuali).

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

	2020	2019
Distribuzione per età		
- noleggi a clienti con età da 18 a 35 anni	23%	23%
- noleggi a clienti con età da 36 a 55 anni	57%	54%
- noleggi a clienti con età oltre i 55 anni	20%	23%
Distribuzione per nazionalità		
- noleggi a clienti di nazionalità italiana	72%	56%
- noleggi a clienti di nazionalità europea	19%	26%
- noleggi a clienti di nazionalità americana	3%	7%
- noleggi a clienti di altra nazionalità	6%	11%

ANALISI DELLA FLOTTA

La flotta media indica il numero dei veicoli che mediamente nell'anno sono disponibili presso le stazioni di noleggio degli operatori.

Nel 2020 le società di noleggio, a causa di una domanda in ribasso rispetto al 2019, hanno diminuito il numero dei veicoli a disposizione; la flotta media si è attestata a quasi 85.000 veicoli con una diminuzione del 34%.

Tabella 18 - Distribuzione della flotta media per tipologia di veicolo

	2020	2019	var %
Flotta media	84.719	127.946	-33,8%
- di cui vetture	75.324	118.805	-36,6%
- di cui furgoni	9.395	9.141	2,8%

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

Nel 2020 il tempo di permanenza in flotta dei veicoli è aumentato; per le vetture è stato di 12,8 mesi, mentre nel 2019 era di 10,3 mesi. I furgoni nel 2020 sono stati sostituiti mediamente dopo 20,4 mesi, contro i 19,4 mesi del 2019.

La combinazione di questi fenomeni – immatricolazioni, acquisizioni, cessione di usato e tempo di permanenza in flotta – ha generato una flotta media di 75.324 vetture, in diminuzione del 37% rispetto al 2019. Al contrario, la flotta media dei furgoni è aumentata del 2,8%, attestandosi a 9.395 unità.

Tabella 19 - Inflottato

	2020	2019	var %
Inflottato	55.387	139.015	-60,2%

La flotta media delle vetture degli operatori del noleggio è distribuita tra i segmenti come segue: il segmento A pesa il 14%, il segmento B il 35%, il segmento C il 28%. Le auto superiori e quelle alto di gamma, segmenti D, E e F, pesano complessivamente il 24%. È interessante notare come il peso dei segmenti A e B nel 2020 si sia ridotto

rispettivamente di 3 e 4 punti percentuali rispetto al 2019, a fronte di un incremento delle utilitarie (segmento B) che hanno guadagnato 5 punti percentuali di quota.

Tabella 20 - Distribuzione della flotta media vetture per segmento

	2020	2019
- di cui segmento A – piccole	14%	17%
- di cui segmento B – utilitarie	34%	30%
- di cui segmento C – medie	28%	32%
- di cui segmento D – medie-superiori	13%	13%
- di cui segmento E – superiori	5%	5%
- di cui segmento F – alto di gamma	6%	3%

La flotta di picco massimo rappresenta il numero massimo dei veicoli che le società di noleggio hanno avuto a disposizione in un determinato momento durante l'anno. Nel 2020 la flotta massima è stata di oltre 105.700 veicoli, in diminuzione del 40% rispetto al 2019. Il picco massimo delle vetture è stato di 94.465 (-43%), mentre quello dei furgoni di 11.638 in crescita del 6%.

La flotta di picco minimo è il numero minimo di veicoli che i noleggiatori hanno avuto a disposizione in un determinato momento durante l'anno. Nel 2020 tale valore è stato pari a quasi 65.000 in diminuzione del 25% rispetto al 2019.

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

Mesi	2020	2019
Permanenza di vetture in flotta	12,8	10,3
Permanenza di furgoni in flotta	20,4	19,4

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

	2020	2019	var %
Flotta di picco massimo	105.770	176.405	-40,0%
- di cui vetture	94.465	165.766	-43,0%
- di cui furgoni	11.306	10.638	6,3%

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

	2020	2019	var %
Flotta di picco minimo	64.793	86.304	-24,9%
- di cui vetture	56.430	78.248	-27,9%
- di cui furgoni	8.362	8.056	3,8%

UTILIZZO

L'utilizzo, tecnicamente, è il periodo di tempo in cui i veicoli sono noleggiati ai clienti e quindi producono ricavi. Convenzionalmente viene calcolato con valori percentuali. Un utilizzo pari al 100% indica che i veicoli sono stati sempre in uso ai clienti che li hanno noleggiati, la qual cosa è praticamente impossibile. Un utilizzo del 70% indica che, su 100 giorni disponibili per il noleggio, i veicoli sono stati locati complessivamente per 70 giorni e nei restanti 30 giorni sono rimasti presso i piazzali dei noleggiatori in attesa di essere rilocati, oppure erano impegnati per operazioni di manutenzione e lavaggio, oppure in viaggio da una location all'altra.

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

Il calo della domanda nel 2020 ha portato l'utilizzo medio della flotta al 66,9%, nel 2019 era stato del 78,1%. Trasformando le percentuali in numeri e riferendoci al periodo anno, possiamo dire che su 365 giorni i veicoli sono stati noleggiati per 244 giorni.

L'utilizzo delle auto è stato pari al 66,6% in diminuzione rispetto al 2019 (78,1%), mentre quello dei furgoni è salito al 70%, nel 2019 era il 66,6%.

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

	2020	2019	var %
Utilizzo medio della flotta	66,9%	78,1%	-14,3%
- utilizzo medio della flotta vetture	66,6%	79,0%	-15,8%
- utilizzo medio della flotta furgoni	70,0%	66,6%	5,2%

IMMATRICOLAZIONI E ACQUISIZIONI

La contrazione così accentuata della domanda ha costretto i noleggiatori ad acquistare nel 2020 poco più di 36.000 veicoli, registrando una diminuzione del 59% rispetto al 2019. Le vetture comprate sono state 31.889 e i furgoni 4.165.

Il valore medio delle auto immatricolate è stato nel 2020 pari a 17.679 (+1,4%), quello dei furgoni è stato pari a 20.314 (in contrazione di appena 1 punto percentuale rispetto al 2019).

Per comprare i veicoli le società di noleggio a breve hanno speso complessivamente oltre 648 milioni, di cui quasi 564 milioni per l'acquisto delle auto e oltre 84 milioni per comprare i furgoni.

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

Il ricorso al rent to rent ha registrato nel 2020 una contrazione del 61% rispetto al 2019. Gli operatori hanno acquisito 22.039 veicoli contro i 56.311 dello scorso anno.

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

	2020	2019	var %
Immatricolazioni	36.054	87.238	-58,7%
- di cui vetture	31.889	82.161	-61,2%
- di cui furgoni	4.165	5.077	-18,0%
Valore delle immatricolazioni (euro)	648.380.553	1.536.215.078	-57,8%
- di cui vetture	563.763.908	1.432.240.176	-60,6%
- di cui furgoni	84.616.645	103.974.902	-18,6%
Valore medio delle immatricolazioni (euro)	17.984	17.610	2,1%
- di cui vetture	17.679	17.432	1,4%
- di cui furgoni	20.314	20.480	-0,8%

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

	2020	2019	var %
Veicoli acquisiti in noleggio o leasing	22.039	56.311	-60,9%
- di cui vetture	20.299	55.549	-63,5%
- di cui furgoni	1740	762	128,3%

PUNTI VENDITA

Nel 2020 il numero dei punti vendita totali è stato di 1.124, appena 3 stazioni in meno rispetto al 2019. Presso le location cittadine si è registrato un aumento dei punti vendita pari al 2%, mentre presso gli aeroporti si è registrata una contrazione del 9%.

La distribuzione dei punti vendita per tipologia di location è sostanzialmente la stessa rispetto al 2020: il 18% delle stazioni si trova presso le location aeroportuali, mentre, l'82% è situata presso i centri urbani.

Il fatturato per punto vendita è stato pari a 529.000 euro nel 2020. La stazione situata in aeroporto ha generato 1,3 milioni di euro, ma ne ha persi 2,2 rispetto al 2019. Invece, quella in città ha prodotto nel 2020 357.000 euro a fronte di 517.000 del 2019.

L'analisi della distribuzione dei punti vendita per tipologia di operatore mostra che il 25% delle stazioni appartiene alla rete diretta, mentre il 75% a quella indiretta. Le stazioni della rete indiretta sono aumentate del 4%, quelle della rete diretta sono diminuite del 10%.

Tabella 27 - Punti vendita

	2020	2019	var %
Punti vendita	1124	1127	-0,3%

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

	2020	2019	Var. %
Distribuzione dei punti vendita per tipologia operatore			
- di cui della rete diretta	285	317	-10,1%
- di cui della rete indiretta	839	810	3,6%
Distribuzione dei punti vendita per tipologia location			
- di cui presso aeroporti	198	218	-9,2%
- di cui presso downtown	926	909	1,9%

FURTI E APPROPRIAZIONI INDEBITE

Nel 2020 gli operatori di noleggio hanno subito 713 furti di veicoli contro i 1.770 del 2019, si è registrato, quindi, un decremento del 60%. Considerando che la flotta media è diminuita di 34 punti percentuali, il rapporto furti/flotta media è dello 0,8%, in diminuzione del 39% rispetto al 2019.

In verità, il numero dei furti va misurato in rapporto ai giorni di noleggio, in quanto è molto più probabile che il veicolo venga rubato quando viene utilizzato dai clienti, piuttosto che quando è presso le stazioni di noleggio. Nel 2020 ogni 100.000 giorni di noleggio si sono verificati 3,4 furti, contro i 4,9 del 2019.

Fortunatamente continua costantemente a crescere il tasso di recupero dei veicoli rubati. Tale indicatore è passato dal 50% del 2019 al 52% del 2020, il che equivale a dire che ogni 100 auto rubate ne vengono recuperate 52. Solo nel 2013 il tasso di recupero era pari al 18%.

I furti nel 2020 hanno generato un danno per gli operatori pari a 5,2 milioni di euro contro i 12,5 del 2019, in percentuale il decremento è stato del 58%.

L'impatto del danno da furti sul fatturato nel 2020 è stato pari allo 0,88% contro l'1% del 2019.

Anche le appropriazioni indebite sono in calo rispetto al 2019. Nel 2020 si sono verificati 110 casi contro i 156 dell'anno precedente. Tuttavia, il rapporto appropriazioni indebite su flotta media è leggermente aumentato, da 0,12% è passato a 0,13%. L'aumento risulta più consistente se rapportiamo il numero delle appropriazioni indebite al numero dei noleggi, nel 2020 ogni 100.000 noleggi si sono verificate 5,2 appropriazioni indebite, contro le 2,9 del 2019.

Tabella 29 - Furti e appropriazioni indebite

	2020	2019	var %
Totale Furti	713	1.770	-59,7%
- di cui vetture	646	1.696	-61,9%
- di cui furgoni	67	74	-9,5%
Furti veicoli su flotta media	0,8%	1,4%	-39,2%
Furti vetture su flotta media vetture	0,9%	1,4%	-39,9%
Furti furgoni su flotta media furgoni	0,7%	0,8%	-11,9%
Furti veicoli su 100.000 giorni di noleggio di veicoli	3,4	4,9	-29,0%
Furti vetture su 100.000 giorni di noleggio di vetture	3,5	5,0	-28,7%
Furti furgoni su 100.000 giorni di noleggio di furgoni	2,8	3,3	-16,3%
Veicoli recuperati da furti	371	887	-58,2%
Veicoli rubati e non recuperati	342	883	-61,3%
Appropriazioni indebite	110	156	-29,5%
- di cui appropriazioni indebite vetture	109	149	-26,8%
- di cui appropriazioni indebite furgoni	1	7	-85,7%
Appropriazioni indebite veicoli su flotta media	0,13%	0,12%	6,5%
Appropriazioni indebite vetture su flotta media vetture	0,14%	0,13%	15,4%
Appropriazioni indebite furgoni su flotta media furgoni	0,01%	0,08%	-86,1%
Appropriazioni indebite veicoli su 100.000 noleggi veicoli	5,2	2,9	77,8%
Appropriazioni indebite vetture su 100.000 noleggi vetture	5,7	2,9	93,4%
Appropriazioni indebite furgoni su 100.000 noleggi furgoni	0,5	3,0	-81,9%
Veicoli recuperati da appropriazioni indebite	67	106	-36,8%
Veicoli non recuperati da appropriaz.indebite	43	50	-14,0%
Danno da furti (euro)	5.223.527	12.470.756	-58,1%
Danno dei furti sul fatturato	0,88%	1,01%	-13,1%

INDICATORI CHIAVE AEROPORTI E DOWNTOWN

Le stazioni di noleggio ubicate all'interno degli aeroporti italiani hanno generato nel 2020 un giro d'affari pari 264 milioni di euro in contrazione del 65% rispetto al 2019. Quelle ubicate all'interno delle città, denominate downtown, hanno prodotto un fatturato di 331 milioni di euro, pari ad un decremento del 30%.

All'interno delle stazioni aeroportuali sono stati generati quasi 1.058.552 noleggi (-69%), mentre nelle location downtown i noleggi sono stati oltre 1.040.164 (-43%).

Il cliente per noleggiare in aeroporto ha speso 33,2 euro al giorno, contro i 36 del 2019, e per tenere l'auto 7,5 giorni ha pagato 250 euro contro i 221 del 2019 a fronte di una durata media di 6,1 giorni.

Invece, per noleggiare in città, il cliente ha speso 25,9 euro al giorno, contro i 30,8 del 2019 e per tenere l'auto 12,3 giorni ha pagato 318 euro, contro i 257 del 2019 con una durata media di 8,3 giorni.

Il punto vendita situato in aeroporto si è confermato molto più redditizio rispetto a quello di città: il primo, infatti, ha generato un fatturato medio di quasi 1,3 milioni di euro, contro i 357.000 euro della stazione di città.

Tabella 30 - Indicatori chiave per tipologia di location

2020	Aeroporti	Downtown	% APT	% DT
Fatturato	264.224.404	330.478.539	44%	56%
Giorni noleggio	7.952.246	12.745.524	38%	62%
Numeri noleggio	1.058.552	1.040.164	50%	50%
Durata	7,5	12,3		

Tabella 31 - Indicatori chiave aeroporti e downtown

Aeroporti	2020	2019	var %
Fatturato	264.224.404	764.385.672	-65,4%
Numero di noleggi	1.058.552	3.461.344	-69,4%
Giorni di noleggio	7.952.246	21.216.375	-62,5%
Durata noleggio	7,5	6,1	22,6%
Fatturato per noleggio	249,6	220,8	13,0%
Fatturato per giorno di noleggio	33,2	36,0	-7,8%
Downtown	2020	2019	var %
Fatturato	330.478.539	469.797.345	-29,7%
Numero di noleggi	1.040.164	1.829.954	-43,2%
Giorni di noleggio	12.745.524	15.266.007	-16,5%
Durata noleggio	12,3	8,3	46,9%
Fatturato per noleggio	317,7	256,7	23,8%
Fatturato per giorno di noleggio	25,9	30,8	-15,7%

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

	APT		Downtown	
	2020	2019	2020	2019
Fatturato	44%	62%	56%	38%
N° noleggi	50%	65%	50%	35%
Giorni di noleggio	38%	58%	62%	42%
Stazioni	18%	19%	82%	81%

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

	2020	2019	2018	2017	2016	2015
APT	33,2	36,0	35,5	36,2	37,7	38,3
Downtown	25,9	30,8	31,3	32,5	33,4	32,7

INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DI VETTURE

Il business delle vetture è stato particolarmente colpito dagli effetti della pandemia in quanto strettamente collegato alla mobilità degli individui, drasticamente ridotta durante il 2020. In effetti, il fatturato prodotto dalle vetture è stato di 517 milioni di euro nel 2020, in diminuzione del 55% rispetto al 2019.

I noleggi sono diminuiti del 62% e le durate sono aumentate del 41% passando da 6,8 giorni del 2019 a 9,6 del 2020. I giorni di noleggio sono stati 18,3 milioni, registrando una decrescita percentuale di 47 punti.

La domanda ridotta dei clienti è stata soddisfatta con una flotta media che è passata da 118.805 a 75.324 unità, registrando una diminuzione del 37%. L'utilizzo è calato passando dal 79% nel 2019 al 66,6% nel 2020. Nel 2020 sono state immatricolate quasi 56.500 vetture, contro le quasi 103.000 unità del 2019.

Alle 56.500 immatricolazioni vanno sommate le quasi 21.000 vetture prese in leasing o in noleggio a lungo termine. Il numero totale di veicoli acquistati con le diverse formule ammonta a 52.198 unità.

Tabella 34 - Indicatori chiave business vetture

	2020	2019	var %
Fatturato	516.648.478	1.152.362.581	-55,2%
Giorni noleggio	18.297.170	34.261.890	-46,6%
Flotta media	75.324	118.805	-36,6%
Utilizzo	66,6%	79,0%	-15,8%
Numero noleggi	1.912.494	5.054.939	-62,2%
Durata	9,6	6,8	41,2%
Fatturato per noleggio	270,1	228,0	18,5%
Fatturato per giorno di noleggio	28,2	33,6	-16,0%
Flotta di picco massimo	94.465	165.766	-43,0%
Flotta di picco minimo	56.430	78.248	-27,9%
Vetture acquisite in leasing o noleggio	20.299	55.549	-63,5%
Immatricolazioni	31.889	82.161	-61,2%
Valore medio immatricolazioni	17.679	17.432	1,4%
Furti	646	1.696	-61,9%
Appropriazioni indebite	109	149	-26,8%

INDICATORI CHIAVE NOLEGGIO BREVE TERMINE DI FURGONI

Al contrario delle vetture, il business dei furgoni non ha subito gli effetti economici devastanti della pandemia, perché ha beneficiato dell'attività delle consegne dei prodotti acquistati on line che è stata particolarmente frizzante nel corso del 2020.

Nel 2020 il giro d'affari generato dal noleggio di furgoni è stato di oltre 78 milioni di euro, in diminuzione del 5% rispetto al 2019.

Dal punto di vista dei volumi nel 2020 si sono registrati meno noleggi rispetto al 2019, ma con durate molto più lunghe che hanno portato i giorni di noleggio a crescere.

Infatti, gli operatori hanno realizzato oltre 2,4 milioni di giorni di noleggi di furgoni in crescita dell'8% rispetto al 2019. Si sono realizzati 50.000 noleggi in meno rispetto al 2019, però a fronte di un aumento della durata media del noleggio del 37%.

Sul lato dell'offerta le società di noleggio a breve termine hanno aumentato la flotta media del 3%. Nel 2020 gli operatori hanno acquistato quasi 4.200 furgoni (-18%

Tabella 35 – Indicatori chiave business furgoni

	2020	2019	var %
Fatturato	78.054.464	81.820.435	-4,6%
Giorni noleggio	2.400.600	2.220.492	8,1%
Flotta media	9.395	9.141	2,8%
Utilizzo	70,0%	66,6%	5,2%
Numero noleggi	186.222	236.359	-21,2%
Durata	12,9	9,4	37,2%
Fatturato per noleggio	419,1	346,2	21,1%
Fatturato per giorno di noleggio	32,5	36,8	-11,8%
Flotta di picco massimo	11.306	10.638	6,3%
Flotta di picco minimo	8.362	8.056	3,8%
Veicoli acquistati in leasing o noleggio	1.740	762	128,3%
Immatricolazioni	4.165	5.077	-18,0%
Valore medio immatricolazioni	20.314	20.480	-0,8%
Furti	67	74	-9,5%
Appropriazioni indebite	1	7	-85,7%

vs il 2019), di contro c'è stato un ricorso maggiore alle formule di leasing e noleggio attraverso cui gli operatori hanno acquisito 1.740 furgoni (+128% rispetto al 2019). È aumentato il tempo di permanenza dei furgoni in flotta, gli stessi, infatti, sono stati sostituiti mediamente dopo 20,4 mesi, contro i 19,4 mesi del 2019.

Il valore medio dell'immatricolato è stato di poco sopra i 20.300 euro, in linea con quello del 2019.

Relativamente ai prezzi c'è stato un contenimento delle tariffe giornaliere. Il prezzo medio al giorno è diminuito di quasi dodici punti percentuali, passando da 36,8 euro nel 2019 a 32,5 nel 2020. La durata media è aumentata passando da 9,4 giorni a 12,9 nel 2020. Di conseguenza il prezzo medio per noleggio è aumentato del 21%, passando da 346 euro nel 2019 a 419 euro nel 2020.

INDICATORI CHIAVE PER TIPOLOGIA DI CANALE

Il noleggio a breve termine offre i propri servizi a due macro-categorie di clienti: i consumer e i clienti business.

Negli anni precedenti all'avvento del Covid la quota più importante del giro d'affari e dei noleggi era sviluppata sui clienti consumer. Ma la pandemia ha modificato le carte in tavola.

Nel 2020 il fatturato generato sui clienti consumer è stato pari al 48%, nel 2019 era pari al 66%, i noleggi e i giorni realizzati hanno avuto un peso percentuale rispettivamente del 58% (71% nel 2019) e del 45% (63% nel 2019).

I consumer rispetto ai corporate noleggiano per meno tempo e pagano un prezzo più alto. Per noleggiare un veicolo nel 2020 hanno speso in media 30,5 euro al giorno, contro i 35,4 del 2019, e per tenere l'auto 7,6 giorni hanno pagato 233 euro contro i 217 del 2019 a fronte di una durata media di 6,1 giorni.

Dentro la categoria dei clienti privati ci sono quelli che noleggiano direttamente (B2C) e quelli che noleggiano attraverso intermediari quali broker, tour operator, agenzie viaggi e altri (B2B2C).

Il giro d'affari sviluppato sui privati è stato pari a 154 milioni di euro, in diminuzione del 59% rispetto al 2019. I clienti che prenotano direttamente hanno sviluppato il 29% dei noleggi, in decrescita del 62% rispetto al 2019 e il 25% dei giorni (-42%). I clienti che hanno noleggiato direttamente hanno speso in media 29,3 euro al giorno, e per tenere l'auto 8,6 giorni hanno pagato 251 euro.

Il segmento dei clienti privati che prenotano tramite intermediari è storicamente quello più importante in termini di valore e volumi. Tuttavia, nel 2020, tale canale è stato quello più colpito. Ha sviluppato un giro d'affari di 130 milioni di euro, in contrazione del 70% rispetto al 2019. I noleggi relativi a questi clienti hanno avuto un peso del 29% sul totale delle locazioni, in diminuzione del 72%. Tale tipologia di clientela ha speso in media 32 euro al giorno e per tenere l'auto 6,7 giorni ha pagato 214 euro.

Passando ai clienti corporate il giro d'affari generato su questo target nel 2020 è stato pari al 52% del totale, i noleggi e i giorni realizzati hanno avuto un peso percentuale rispettivamente del 42% e del 55%. I clienti corporate pagano meno rispetto ai privati: questo dipende ovviamente dall'elevato numero di noleggi che il singolo cliente corporate mediamente garantisce rispetto al privato.

Per noleggiare un veicolo le aziende hanno speso in media 27,3 euro al giorno, contro i 31,2 del 2019, e per tenere l'auto 13 giorni hanno pagato 354 euro contro i 271 del 2019 a fronte di una durata media di 8,7 giorni.

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

Sul segmento del replacement (costituito soprattutto dalla domanda dei noleggiatori a lungo termine di sostituzione dei veicoli temporaneamente indisponibili, dati in uso ai propri clienti) gli operatori hanno realizzato un giro d'affari pari al 15% sul totale, in diminuzione del 24% rispetto al 2019, hanno sviluppato il 12% dei noleggi, (-29%) e il 17% dei giorni (-20%). Il "replacement" ha speso in media 26,3 euro al giorno, e per tenere l'auto 13,9 giorni ha pagato 366 euro.

Sul target delle aziende convenzionate (cioè quelle che comprano pacchetti di noleggi per le esigenze occasionali di mobilità dei propri dipendenti e/o che stipulano contratti plurimensili per i dipendenti non assegnatari di auto aziendale) i noleggiatori hanno realizzato un giro d'affari pari al 37% sul totale, in diminuzione del 28% rispetto al 2019, hanno sviluppato il 30% dei noleggi (-48%) e il 38% dei giorni (-14%). Le aziende convenzionate hanno speso in media 27,7 euro al giorno, e per tenere l'auto 12,6 giorni hanno pagato 349 euro.

**Tabella 36 - Indicatori chiave per tipologia di canale 2020.
Valori assoluti**

2020	b2c	b2b2c	b2b.1 (replacement)	b2b.2 (convenzioni con aziende clienti)
Fatturato	153.944.733	130.315.237	89.974.245	220.468.726
Giorni noleggio	5.251.721	4.070.336	3.423.857	7.951.857
Numeri noleggio	612.771	608.522	245.971	631.452
Durata	8,6	6,7	13,9	12,6

**Tabella 37 - Indicatori chiave per tipologia di canale 2020.
Valori percentuali**

2020	b2c	b2b2c	b2b.1 (replacement)	b2b.2 (convenzioni con aziende clienti)
Fatturato	26%	22%	15%	37%
Giorni noleggio	25%	20%	17%	38%
Numeri noleggio	29%	29%	12%	30%

Tabella 38 - Indicatori chiave per tipologia di canale

B2C - clienti che noleggiavano direttamente	2020	2019	var %
Fatturato	153.944.733	373.614.304	-58,8%
Numero di noleggi	612.771	1.593.208	-61,5%
Giorni di noleggio	5.251.721	8.976.773	-41,5%
Durata noleggio	8,6	5,6	52,1%
Fatturato per noleggio	251,2	234,5	7,1%
Fatturato per giorno di noleggio	29,3	41,6	-29,6%
B2B2C clienti che prenotano attr. intermediari	2020	2019	var %
Fatturato	130.315.237	438.151.098	-70,3%
Numero di noleggi	608.522	2.140.783	-71,6%
Giorni di noleggio	4.070.336	13.983.667	-70,9%
Durata noleggio	6,7	6,5	2,4%
Fatturato per noleggio	214,2	204,7	4,6%
Fatturato per giorno di noleggio	32,0	31,3	2,2%
B2B.1 - attività di replacement	2020	2019	var %
Fatturato	89.974.245	117.863.440	-23,7%
Numero di noleggi	245.971	347.362	-29,2%
Giorni di noleggio	3.423.857	4.302.994	-20,4%
Durata noleggio	13,9	12,4	12,4%
Fatturato per noleggio	365,8	339,3	7,8%
Fatturato per giorno di noleggio	26,3	27,4	-4,1%
B2B.2 - convenzioni con aziende clienti	2020	2019	var %
Fatturato	220.468.726	304.554.174	-27,6%
Numero di noleggi	631.452	1.209.945	-47,8%
Giorni di noleggio	7.951.857	9.218.946	-13,7%
Durata noleggio	12,6	7,6	65,3%
Fatturato per noleggio	349,1	251,7	38,7%
Fatturato per giorno di noleggio	27,7	33,0	-16,1%

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

Canale	Fatturato		N° noleggi		Giorni	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
B2C	26%	30%	29%	30%	25%	25%
B2B2C	22%	36%	29%	40%	20%	38%
B2B.1 (replacement)	15%	10%	12%	7%	17%	12%
B2B.2 (convenzioni con aziende clienti)	37%	25%	30%	23%	38%	25%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

	2020	2019	2018	2017	2016	2015
B2C	29,3	41,6	40,3	41,7	43,4	43,1
B2B2C	32,0	31,3	31,1	31,8	34,7	34,4
B2B.1 (replacement)	26,3	27,4	27,6	28,1	26,9	26,4
B2B.2 (convenzioni con aziende clienti)	27,7	33,0	33,6	35,3	37,0	35,7

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

	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Giorni di noleggio	20%	38%	38%	41%	40%	36%
Fatturato	22%	36%	35%	37%	38%	34%

IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL 2020

ANALISI DEL FATTURATO E DELLA FLOTTA

Nell'anno del Covid, la flotta dei veicoli in noleggio a lungo termine è cresciuta di oltre il 7% e questo resta l'indicatore numero uno per sapere come va la domanda: se nel 2019 in media 860mila persone guidavano un mezzo in noleggio a lungo termine, lo scorso anno sono salite a 923mila.

Questo non significa che il noleggio a lungo termine abbia un ciclo opposto al lockdown, tipo Amazon o Netflix, ma semplicemente che la capacità di attirare nuovi clienti, conservando nel contempo quelli esistenti, è più tonica che mai.

Poi c'è stato il Covid e il segno l'ha lasciato. Un fatturato cresciuto appena del 2% significa che non proprio tutto è andato liscio. Il business mid-term, quello inferiore ai 12 mesi, ha segnato il passo e quello classico oltre 12 mesi ha fatto appena meglio, segno che dall'usato è venuto un contributo molto forte.

Ma per capire cosa davvero sia stato il 2020 è necessario incrociare alcuni indicatori, apparentemente sbilanciati. Il canone medio sui noleggi sopra i 12 mesi ha segnato una flessione del 6%, le immatricolazioni sono diminuite di un quarto e hanno visto uno spostamento del mix dai motori diesel solo termici, passati dal 67 al 56%, a quelli ibridi, anche con la spina. Segno più invece per l'usato, le cui vendite sono state il 3% in più, quasi in linea con l'aumento della flotta puntuale di fine anno, considerando che questa si riferisce solo al noleggio superiore a un anno.

Se non sapessimo che c'è stato un periodo di fermo in primavera, difficilmente potremmo ricostruire cos'è accaduto nell'industria. I contratti di durata più contenuta hanno accusato la battuta d'arresto, mentre quelli a lungo termine hanno ovviamente tenuto e continuato a generare fatturato. Ma i clienti hanno rappresentato due esigenze legittime: da un lato quella di sospendere i rinnovi, prolungando di qualche mese i contratti in scadenza, e dall'altro avere qualche elasticità in più sul fronte degli incassi.

Quest'ultimo problema, molto preoccupante per gli operatori, si è poi rivelato meno grave e diffuso di quanto si temesse. I prolungamenti ci sono stati, anche ovviamente, ma in media di alcuni mesi. La combinazione di questi fenomeni, che ha prodotto in sostanza uno slittamento delle attività dalla primavera verso la seconda parte dell'anno, ha avuto un impatto sui canoni di noleggio.

Tabella 42 - Indicatori chiave del noleggio a lungo termine

	2020	2019	Var. 20 vs 19
Fatturato totale	7.879.133.555	7.726.790.128	2,0%
- di cui fatturato da contratti di noleggio veicoli	5.592.182.309	5.606.488.226	-0,3%
- di cui fatturato da contratti di noleggio veicoli > 12 mesi	5.287.088.664	5.250.837.905	0,7%
Flotta circolante veicoli al 31/12 per contratti con durata > 12 mesi	933.742	912.004	2,4%
Flotta media per contratti di noleggio veicoli > 12 mesi	922.873	859.959	7,3%
Canone medio su contratti di noleggio veicoli > 12 mesi	477	509	-6,2%
Immatricolazioni auto	212.867	282.001	-24,5%
- di cui immatricolazioni diesel	56%	67%	-11 pts
Vetture usate	189.248	183.307	3,2%

Tabella 43 - Fatturato per tipologia di attività

	2020	2019	Var. 20 vs 19
Fatturato totale	7.879.133.555	7.726.790.128	2,0%
- di cui fatturato da contratti di noleggio veicoli	5.592.182.309	5.606.488.226	-0,3%
- di cui fatturato da rivendita di veicoli usati	2.195.397.562	2.051.476.962	7,0%
- di cui fatturato da fleet management	91.553.684	68.824.940	33,0%

Tabella 44 - Fatturato da contratti di noleggio per tipologia veicolo

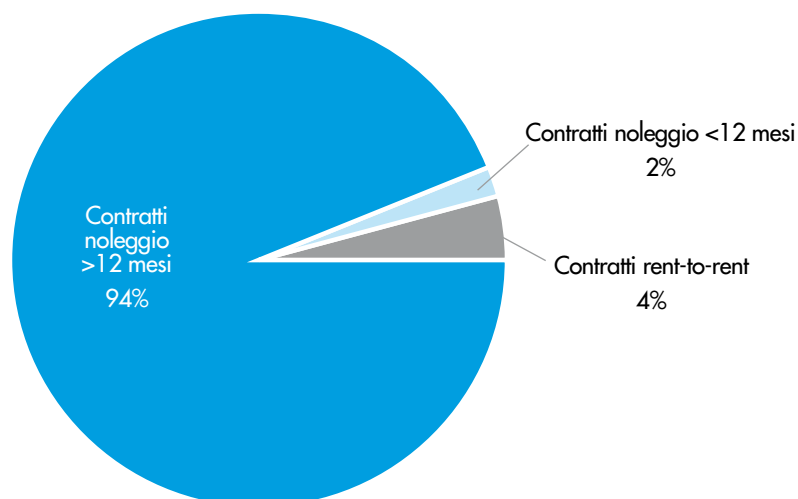
	2020	2019	Var. 20 vs 19
Fatturato da contratti di noleggio veicoli	5.592.182.308	5.606.488.225	-0,3%
- di cui realizzato su vetture	4.613.141.090	4.639.101.416	-0,6%
- di cui realizzato su furgoni	943.619.893	945.629.551	-0,2%
- di cui realizzato su moto	34.447.521	19.996.106	72,3%
- di cui realizzato su altri veicoli	973.804	1.761.152	-44,7%

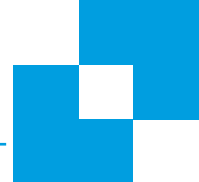
Tabella 45 - Fatturato da contratti di noleggio per tipologia di contratto

	2020	2019	Var. 20 vs 19
Fatturato da contratti di noleggio veicoli	5.592.182.309	5.606.488.227	-0,3%
- di cui contratti di noleggio >12 mesi	5.287.088.664	5.250.837.905	0,7%
- di cui contratti di noleggio =<12 mesi*	92.221.862	128.534.340	-28,3%
- di cui contratti a operatori di NST (rent-to-rent)	212.871.783	227.115.981	-6,3%

* (incluso contratti mid term =<12mesi, prelease e replacement)

Grafico 14 - Distribuzione del fatturato da noleggio per tipologia di contratto - 2020




Tabella 46 - Flotta circolante per contratti con durata >12 mesi per tipologia veicolo

	2020	2019	Var. 20 vs 19
Flotta circolante veicoli per contratti con durata > 12 mesi	933.742	912.004	2,4%
- di cui vetture	726.839	711.648	2,1%
- di cui furgoni	197.690	191.305	3,3%
- di cui moto	8.796	8.420	4,5%
- di cui altri veicoli	417	631	-33,9%

Tabella 47 - Flotta circolante per contratti con durata >12 mesi per tipologia cliente

	2020	2019	Var. 20 vs 19
Flotta circolante veicoli per contratti con durata > 12 mesi	933.742	912.003	2,4%
- di cui società di capitali e società di persone	682.094	684.191	-0,3%
- di cui persone fisiche, partite IVA/codici fiscali	139.011	135.944	2,3%
- di cui pubblica amministrazione centrale/locale	112.637	91.868	22,6%

Tabella 48 - Focus Rent-to-rent

	2020	2019	Var. 20 vs 19
Fatturato su contratti a operatori di NST (rent-to-rent)	212.871.783	227.115.981	-6,3%
N° veicoli noleggiati ad operatori di NST (rent-to-rent)	22.039	56.611	-61,1%

Grafico 15 - Ciclo di vita del noleggio a lungo termine (n° veicoli)

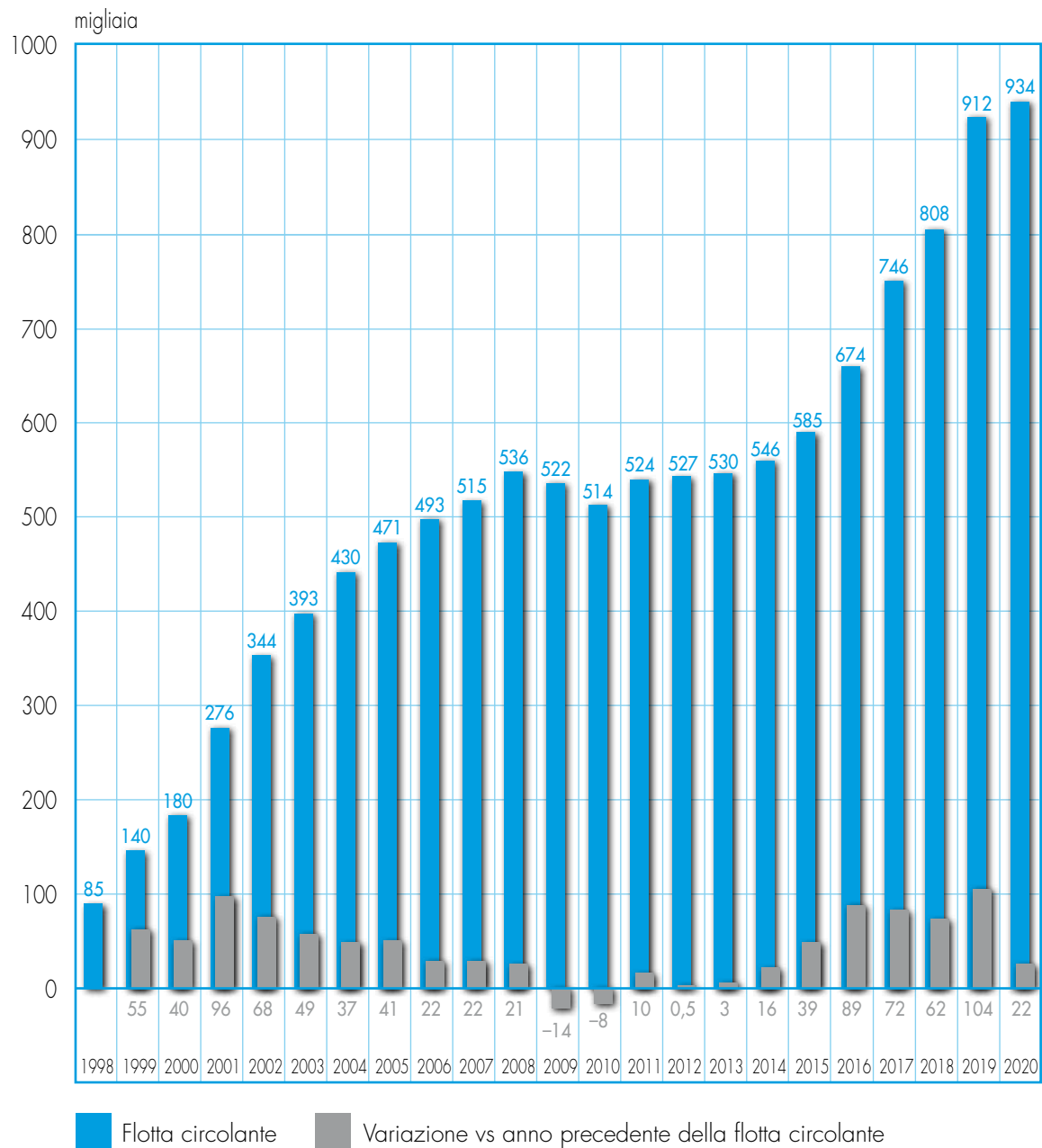
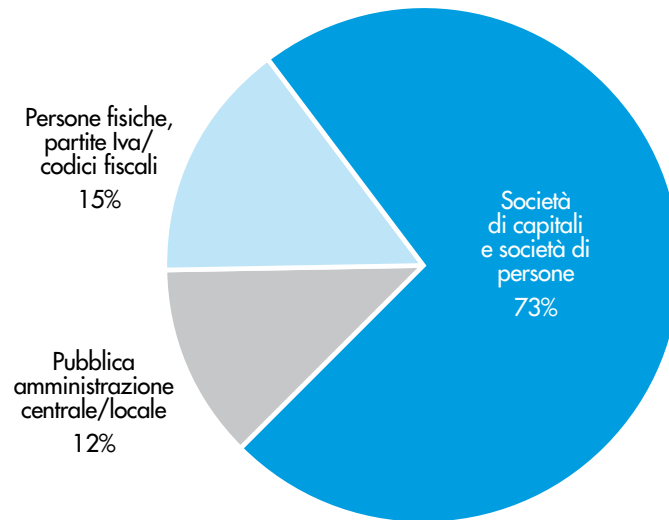




Grafico 16 - Distribuzione della flotta circolante per contratti con durata >12 mesi per tipologia di cliente - 2020



ANALISI DELLE IMMATRICOLAZIONI

Le società di noleggio a lungo termine hanno immatricolato nel 2020 quasi 213.000 vetture, registrando un decremento del 25%.

La penetrazione delle immatricolazioni delle vetture in noleggio a lungo termine sul totale del mercato ha raggiunto nel 2020 il 15%, quasi un punto in più rispetto all'anno precedente. Si tratta di numeri di tutto rispetto che testimoniano l'importanza crescente che questo sistema di acquisizione e gestione delle auto riveste per il mondo corporate e non solo visto che da alcuni anni sempre più privati scelgono di adottarlo sostituendolo all'acquisto delle vetture.

Tra i clienti del noleggio a lungo termine vanno ricomprese anche le società di noleggio a breve termine che, ormai da diversi anni, utilizzano per rifornire la propria flotta la formula del rent-to-rent. Con questa modalità le società di rent a breve noleggiavano dalle società di noleggio a lungo le vetture che poi saranno noleggiate ai clienti finali. Il vantaggio è soprattutto finanziario: le società di rent-a-car evitano in questo modo l'immobilizzo dei capitali finanziari per l'acquisto delle auto, pagando esclusivamente canoni mensili di noleggio. Gli operatori del breve termine hanno acquisito 22.039 veicoli contro i 56.311 dello scorso anno (-61%).

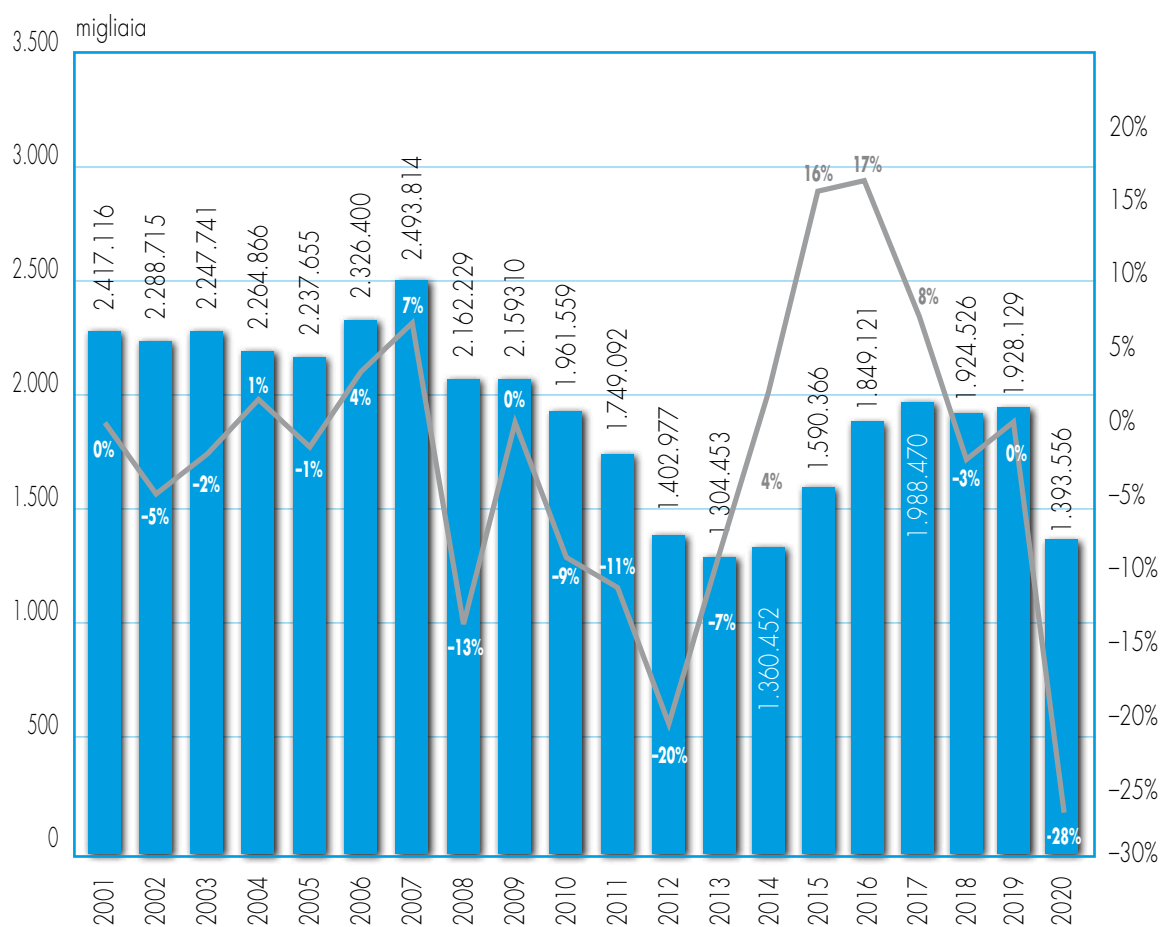
La distribuzione delle immatricolazioni di vetture per segmento non ha evidenziato particolari variazioni rispetto al 2019. Il segmento C (medie) è il più importante con un peso del 40% sul totale delle immatricolazioni di vetture. Segue il segmento D (medie-

superiori) che ha guadagnato due punti di quota percentuale arrivando a pesare il 25%. Ridimensionati di quasi un punto, i segmenti A (city car) e B (utilitarie) pesano rispettivamente l'11% e il 21%. Chiudono la classifica i segmenti delle superiori e delle alto di gamma che complessivamente pesano il 3%.

Sul versante delle alimentazioni nel 2020 è accaduto che tutte le categorie di auto a motore termico hanno diminuito le immatricolazioni. Invece le ibride hanno più che raddoppiato i volumi, passando da quasi 18.000 unità nel 2019 a oltre 38.000 nel 2020. Hanno quasi triplicato le vendite le vetture elettriche che hanno raggiunto nel 2020 quasi 11.000 pezzi.

Il diesel, anche se resta la categoria più acquistata dagli operatori con il 56,5% di quota, ha perso quasi 11 punti percentuali rispetto al 2019. Destino meno duro per le vetture a benzina, che cedono 4 punti di quota, arrivando a pesare quasi il 18%. Ottimo salto delle ibride che balzano dal 6% al 18%. Mentre le elettriche dall'1% al 5% grazie all'introduzione da parte delle società di noleggio di formule

Grafico 17 - Andamento delle immatricolazioni in Italia



Fonte: Unrae

che prevedono la fornitura combinata delle vetture elettriche e le installazioni delle colonnine di ricarica.

Dal punto di vista delle immatricolazioni per carrozzerie, tutte le tipologie hanno perso volumi. Il segmento crossover/fuoristrada riscuote sempre più favore tra i clienti del noleggio: rispetto al 2019 guadagna quattro punti di quota e arriva a pesare il 51% sul totale delle immatricolazioni. Segue la categoria delle berline che perde due punti di quota e scende al 31% di rappresentatività. Cedono un punto di quota le station wagon che si attestano al 13%, come pure le monovolume che scendono al 3%.

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

	2020	2019	2018	2017	2016	Var. % '20/'19	Cagr. '16/'20
Immatricolazioni vetture	1.393.556	1.928.129	1.924.526	1.988.470	1.847.493	-27,72%	-6,81%
Immatricolazioni vetture in NLT	212.867	282.001	264.565	258.067	227.826	-24,52%	-1,68%
Penetrazione NLT	15,3%	14,6%	13,8%	13,0%	12,3%	0,7 pp	5,50%

Fonte: Elaborazioni su dati Aniasa e Unrae

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

	2020		2019		2018		Var. % '20/'19
	Unità	%	Unità	%	Unità	%	
Vetture	212.867	85%	282.001	87%	264.565	86%	-24,5%
VCL	37.801	15%	41.800	13%	41.973	14%	-9,6%
Totale	250.668	100%	323.801	100%	306.538	100%	-22,6%

Tabella 51 - Distribuzione delle immatricolazioni per tipologia veicolo - Trend

	2020	2019	2018	2017	2016	Cagr. '16/'20
Vetture	212.867	282.001	264.565	258.067	227.826	-1,7%
VCL	37.801	41.800	41.973	41.286	45.891	-4,7%
Totale	250.668	323.801	306.538	299.353	273.717	-2,2%

Grafico 18 - Distribuzione delle immatricolazioni vetture per segmento 2011-2019

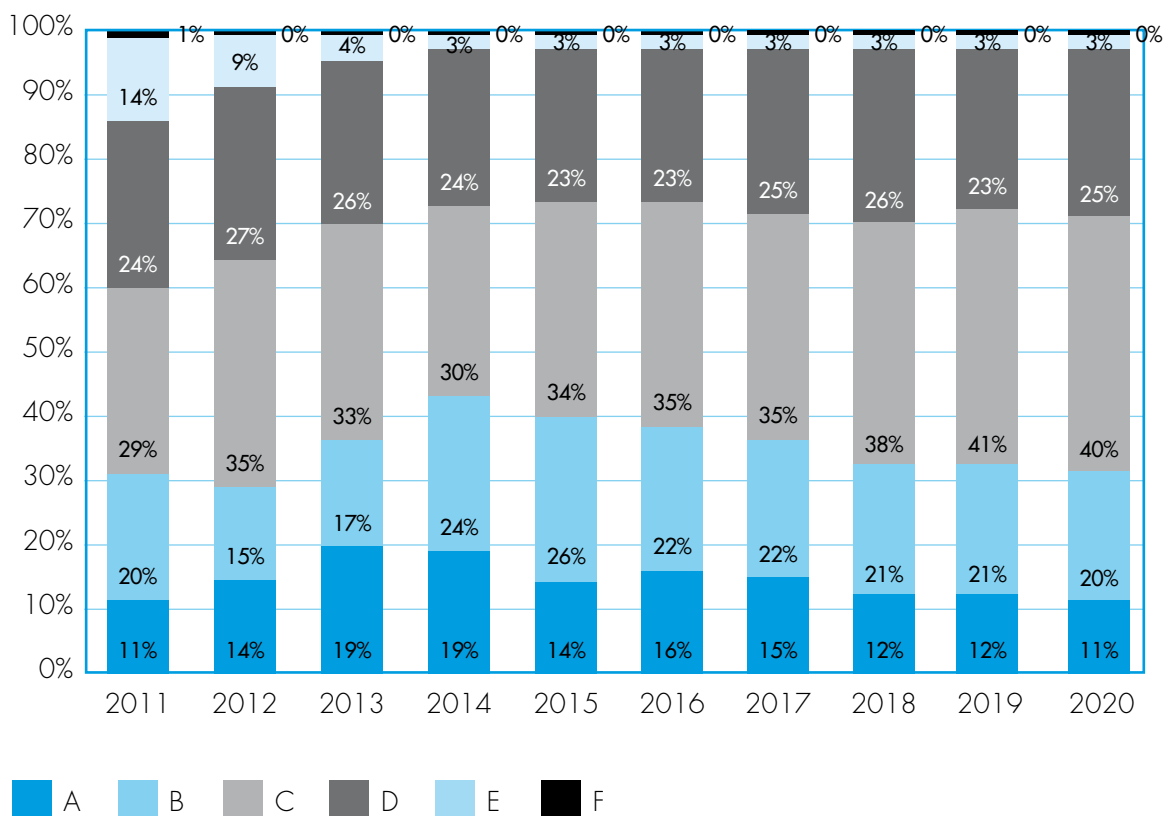


Tabella 52 - Distribuzione delle immatricolazioni di vetture per segmento

	2020		2019		2018		Var. % '20/'19
	Unità	%	Unità	%	Unità	%	
A (city car)	23.273	10,9%	33.279	11,8%	30.987	11,7%	-30,1%
B (utilitarie)	43.567	20,5%	60.225	21,4%	55.234	20,9%	-27,7%
C (medie)	85.613	40,2%	115.261	40,9%	100.954	38,2%	-25,7%
D (medie-superiori)	53.737	25,2%	65.234	23,1%	69.961	26,4%	-17,6%
E (superiori)	6.305	3,0%	7.586	2,7%	6.915	2,6%	-16,9%
F (alto di gamma)	372	0,2%	416	0,1%	513	0,2%	-10,6%
Totale	212.867	100%	282.001	100,0%	264.565	100,0%	-24,5%

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

	2020	2019	2018	2017	2016	Cagr. '16/'20
A (city car)	23.273	33.279	30.987	39.579	36.202	-10,5%
B (utilitarie)	43.567	60.225	55.234	55.999	50.822	-3,8%
C (medie)	85.613	115.261	100.954	90.935	80.690	1,5%
D (medie-superiori)	53.737	65.234	69.961	63.841	53.046	0,3%
E (superiori)	6.305	7.586	6.915	7.340	6.712	-1,6%
F (alto di gamma)	372	416	513	373	354	1,2%
Totale	212.867	282.001	264.565	258.067	227.826	-1,7%

Tabella 54 - Differenza in volume delle immatricolazioni vetture per segmento (2020 vs 2019) e distribuzione percentuale delle immatricolazioni per segmento

	Delta 2020 vs 2019	Mix 2020	Mix 2019	Delta Mix 20 vs 19
A (city car)	-10.006	10,93%	11,80%	-0,9
B (utilitarie)	-16.658	20,47%	21,40%	-0,9
C (medie)	-29.648	40,22%	40,90%	-0,7
D (medie-superiori)	-11.497	25,24%	23,10%	2,1
E (superiori)	-1.281	2,96%	2,70%	0,3
F (alto di gamma)	-44	0,17%	0,10%	0,1

Tabella 55 - Distribuzione delle immatricolazioni di vetture per alimentazione

	2020	2019	Var %
Gasolio	120.190	188.885	-36,4%
Ibride	38.100	17.903	112,8%
Benzina	37.577	61.919	-39,3%
Elettriche	10.813	3.738	189,3%
GPL	3.302	6.515	-49,3%
Metano	2.885	3.041	-5,1%
Totale	212.867	282.001	-24,5%

Grafico 19 – Immatricolazioni vetture per alimentazione - 2020

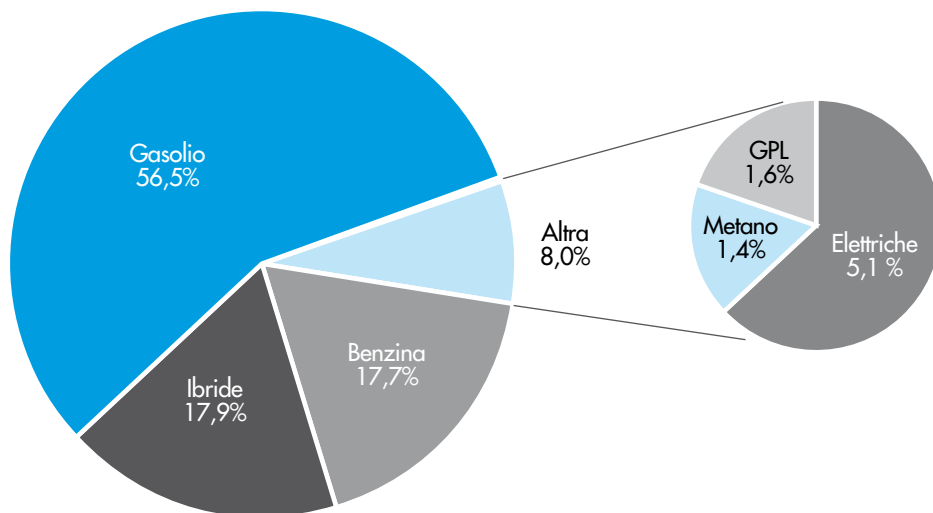
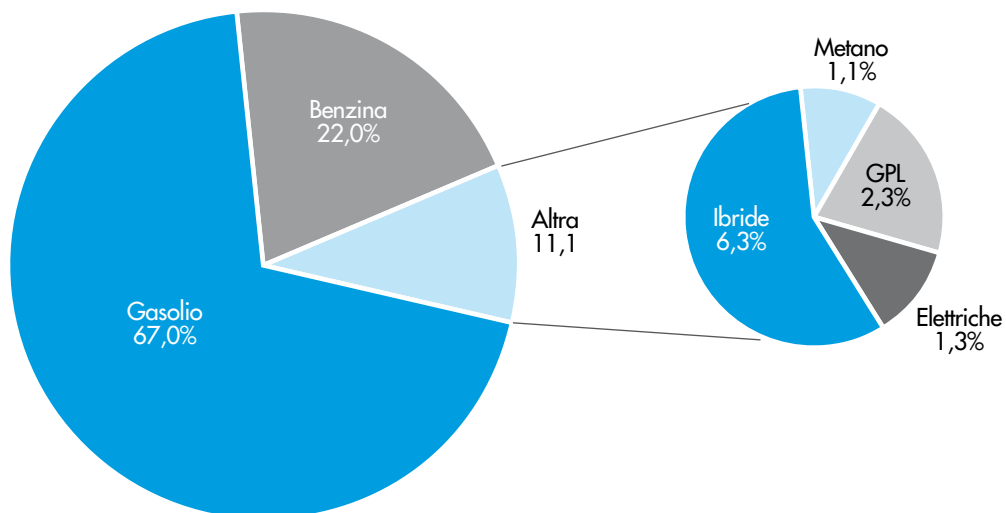


Grafico 20 – Immatricolazioni vetture per alimentazione - 2019



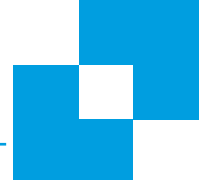


Tabella 56 - Distribuzione immatricolazioni vetture per carrozzeria

Carrozzeria	2020	2019	var %
Crossover e fuoristrada	107.781	131.419	-18,0%
Berlina 2 volumi	66.665	93.405	-28,6%
Station Wagon	25.577	36.511	-29,9%
Monovolume	6.981	11.925	-41,5%
Berlina 3 volumi	3.873	5.827	-33,5%
Aperta/Coupé	1.087	1.231	-11,7%
Multispazio	903	1.683	-46,3%
Totale	212.867	282.001	-24,5%

Grafico 21 - Immatricolazioni vetture per carrozzeria

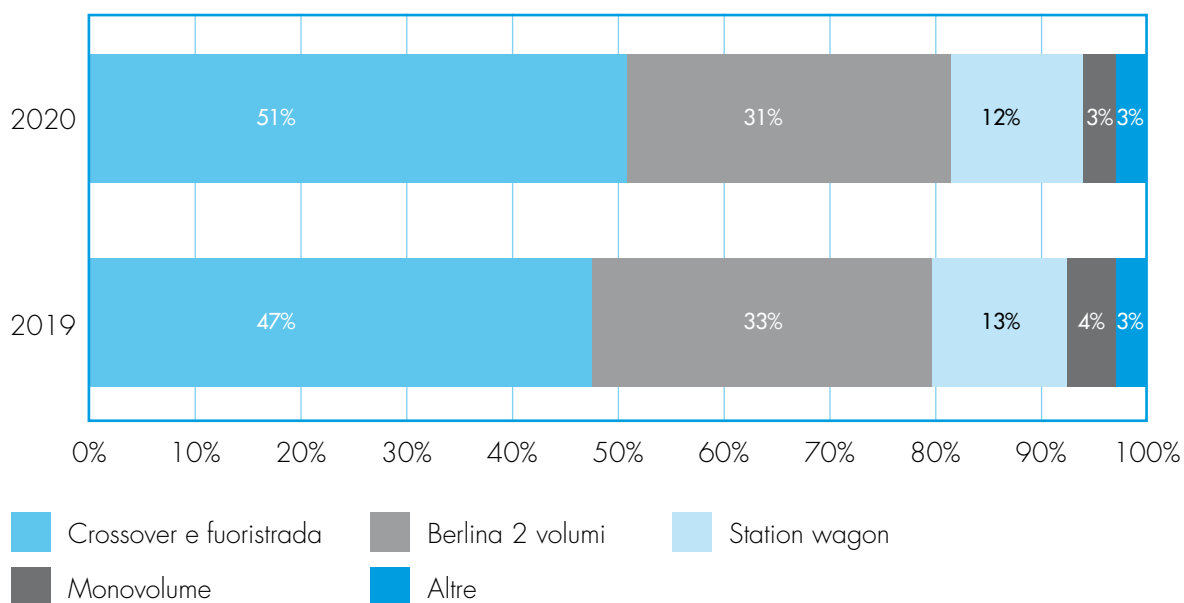


Tabella 57 - Immatricolato vetture per brand. Top 20 brand. Valori assoluti

Brand	2020	2019	Var. %
Fiat	30.531	50.648	-40%
Volkswagen	21.034	24.050	-13%
Audi	17.870	19.541	-9%
Peugeot	16.732	18.675	-10%
Bmw	12.812	12.967	-1%
Jeep	11.872	16.867	-30%
Ford	11.552	12.669	-9%
Renault	10.855	18.242	-40%
Citroen	8.849	10.225	-13%
Mercedes	8.386	11.351	-26%
Toyota	8.037	9.464	-15%
Alfa romeo	6.905	10.559	-35%
Volvo	6.496	5.836	11%
Nissan	6.256	9.955	-37%
Skoda	4.926	6.600	-25%
Opel	4.866	10.661	-54%
Lancia	3.860	7.334	-47%
Smart	3.542	7.624	-54%
Seat	3.333	3.677	-9%
Mini	2.934	2.908	1%
Altri	11.219	12.148	-8%
Totale	212.867	282.001	-25%

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

Brand	2020	2019
Fiat	14,3%	18,0%
Volkswagen	9,9%	8,5%
Audi	8,4%	6,9%
Peugeot	7,9%	6,6%
Bmw	6,0%	4,6%
Jeep	5,6%	6,0%
Ford	5,4%	4,5%
Renault	5,1%	6,5%
Citroen	4,2%	3,6%
Mercedes	3,9%	4,0%
Toyota	3,8%	3,4%
Alfa romeo	3,2%	3,7%
Volvo	3,1%	2,1%
Nissan	2,9%	3,5%
Skoda	2,3%	2,3%
Opel	2,3%	3,8%
Lancia	1,8%	2,6%
Smart	1,7%	2,7%
Seat	1,6%	1,3%
Mini	1,4%	1,0%
Altri	5,3%	4,3%
Totale	100%	100%

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

Model	2020	2019	Var. %
Panda	13.221	17.722	-25,4%
3008	8.092	9.050	-10,6%
Renegade	6.111	9.123	-33,0%
Stelvio	5.632	7.780	-27,6%
Tiguan	5.201	5.611	-7,3%
500x	5.191	11.059	-53,1%
500	5.142	6.803	-24,4%
Golf	4.645	5.565	-16,5%
T-roc	4.638	4.111	12,8%
Qashqai	4.589	7.955	-42,3%
Q3	4.394	2.744	60,1%
Focus	4.264	3.123	36,5%
Tipo	4.203	8.680	-51,6%
C3	4.107	5.026	-18,3%
Ypsilon	3.860	7.334	-47,4%
Clio	3.452	8.244	-58,1%
Xc40	3.192	2.691	18,6%
Compass	3.011	3.001	0,3%
Fortwo	2.950	4.985	-40,8%
A4	2.936	3.568	-17,7%
Altri	114.036	147.826	-22,9%
Totale	212.867	282.001	-24,5%

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

Model	2020	2019
Panda	6,2%	6,3%
3008	3,8%	3,2%
Renegade	2,9%	3,2%
Stelvio	2,6%	2,8%
Tiguan	2,4%	2,0%
500x	2,4%	3,9%
500	2,4%	2,4%
Golf	2,2%	2,0%
Troc	2,2%	1,5%
Qashqai	2,2%	2,8%
Q3	2,1%	1,0%
Focus	2,0%	1,1%
Tipo	2,0%	3,1%
C3	1,9%	1,8%
Ypsilon	1,8%	2,6%
Clio	1,6%	2,9%
Xc40	1,5%	1,0%
Compass	1,4%	1,1%
Fortwo	1,4%	1,8%
A4	1,4%	1,3%
Altri	53,6%	52,4%
Totale	100,0%	100,0%

ANALISI DELL'USATO

Le società di noleggio a lungo termine hanno venduto nel 2020 oltre 189.000 vetture, in crescita del 3% rispetto al 2019.

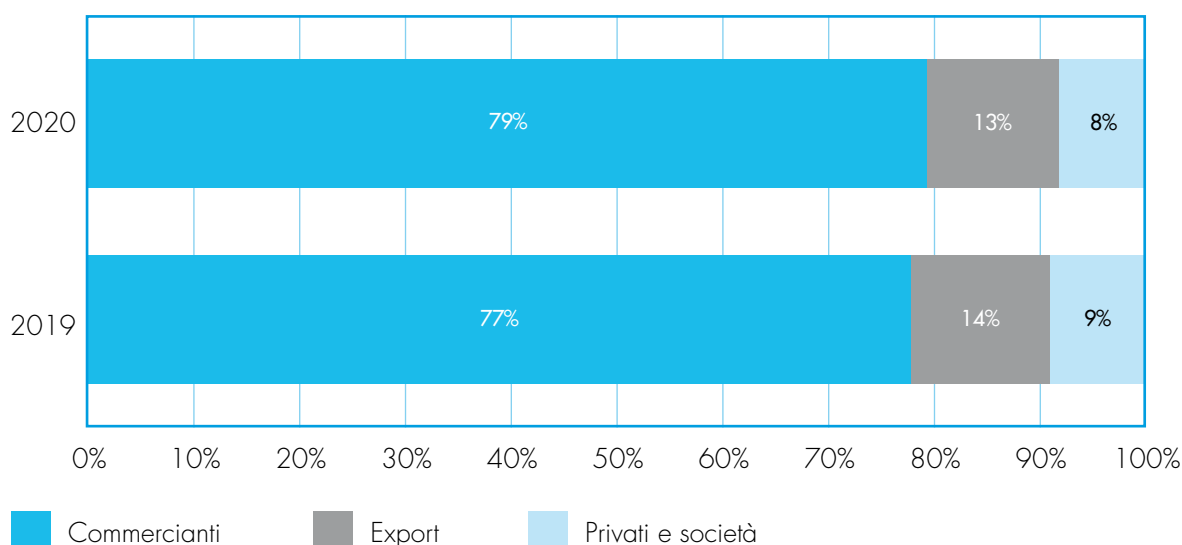
L'analisi dell'usato mostra che il 79% delle vetture sono state assorbite dai commercianti, che si dimostrano saldamente il canale preferito dai noleggiatori in quanto garantiscono lotti di grandi quantità e con assortimento vario di vetture. Peraltro, rappresentano l'unico canale in crescita rispetto al 2019.

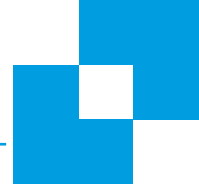
Il canale dei privati e società, in contrazione del 6% rispetto al 2019, ha acquisito quasi 15.500 vetture nel 2020. Questo canale di vendita diretto viene utilizzato dai noleggiatori per vendere quelle vetture meno chilometrate e più appetibili, che sono velocemente rivendibili e che garantiscono una remunerazione più alta rispetto al canale dei commercianti. Le esportazioni, che pesano il 13% sul totale delle vendite di usato, sono diminuite del 9%.

Tabella 61 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per canale

Canale	2020	2019	Var. %
Commercianti	150.185	141.099	6%
Radiazioni (esportazioni)	23.696	25.920	-9%
Privati e società	15.367	16.288	-6%
Totale	189.248	183.307	3%

Grafico 22 - Distribuzione autovetture usate per canale





Le auto diesel con il 77% di quota sono le più vendute, seguono le benzina con il 17% anche se in contrazione del 3% rispetto al 2019. Le ibride sono cresciute del 100% arrivando a pesare il 3% sulle vendite totali. Sono quintuplicate le vendite di auto elettriche, anche se la loro rappresentatività non arriva all'1% di quota.

Delle oltre 189mila auto usate vendute dai noleggiatori a lungo termine nel 2020, il 62% aveva un'anzianità compresa tra i 3 e i 5 anni. Il 22% delle vetture vendute, quasi 42.000, aveva un'età compresa tra 1 anno o meno di anzianità e 2, si tratta di quelle derivanti dal rent-to-rent e dai contratti di mid term. Il 16% dell'usato aveva invece 6 o più anni di anzianità.

Tabella 62 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per segmento

	2020	2019	Var. %
A (city car)	21.778	24.141	-10%
B (utilitarie)	41.528	43.434	-4%
C (medie)	69.030	65.629	5%
D (medie-superiori)	50.443	43.975	15%
E (superiori)	6.110	5.774	6%
F (alto di gamma)	359	354	1%
Totale	189.248	183.307	3%

Grafico 23 - Distribuzione autovetture per segmento

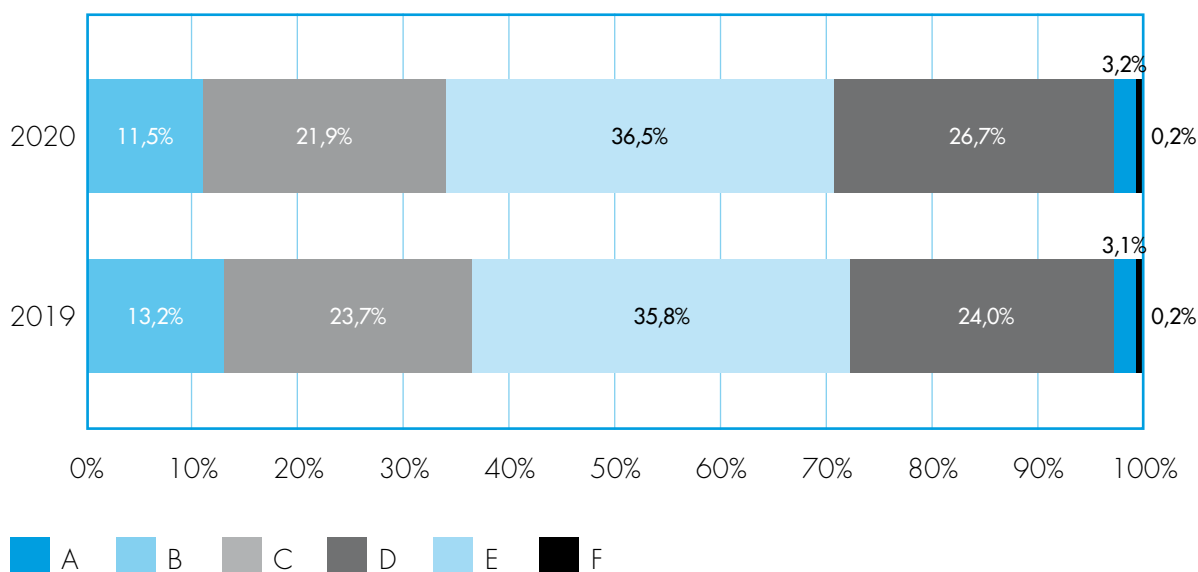


Tabella 63 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per alimentazione

	2020	2019	Var. %
Gasolio	146.272	143.031	2%
Benzina	32.242	33.382	-3%
Ibride	5.335	2.672	100%
GPL	2.830	2.608	9%
Metano	1.356	1.360	0%
Elettriche	1.213	254	378%
Totale	189.248	183.307	3%

Grafico 24 - Autovetture usate per alimentazione - 2020

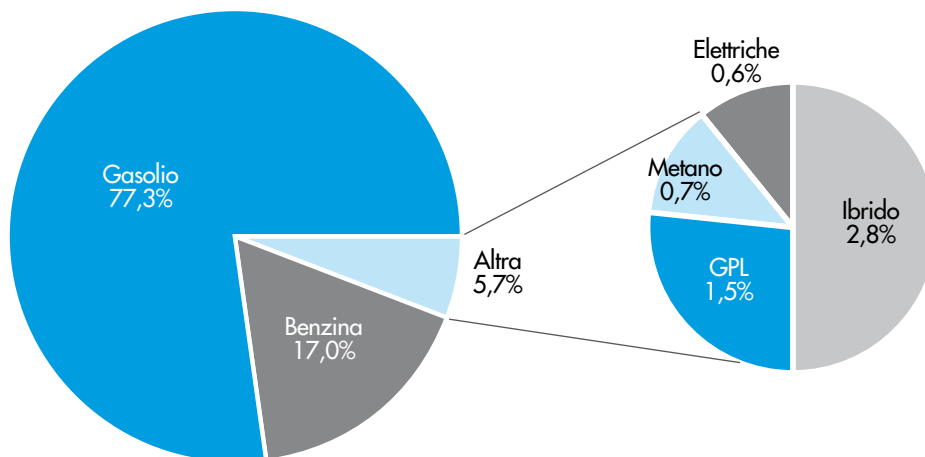
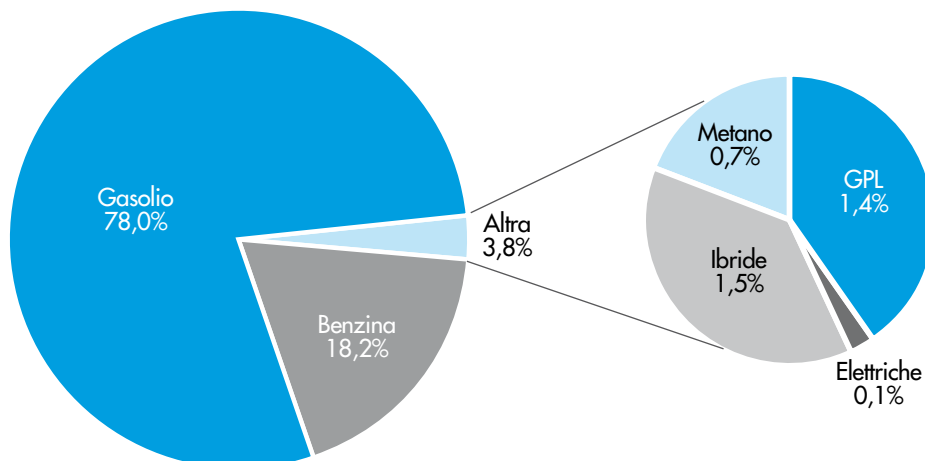


Grafico 25 - Autovetture usate per alimentazione - 2019



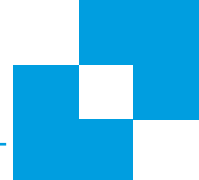


Tabella 64 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per carrozzeria

Carrozzeria	2020	2019	Var. %
Berlina 2 volumi	65.356	70.843	-8%
Crossover e Fuoristrada	60.943	46.828	30%
Station Wagon	37.082	38.613	-4%
Monovolume	16.480	18.712	-12%
Berlina 3 volumi	7.315	6.221	18%
Aperta/Coupè	1.066	1.083	-2%
Multispazio	1.006	1.007	0%
Totale	189.248	183.307	3%

Grafico 26 - Autovetture usate per carrozzeria

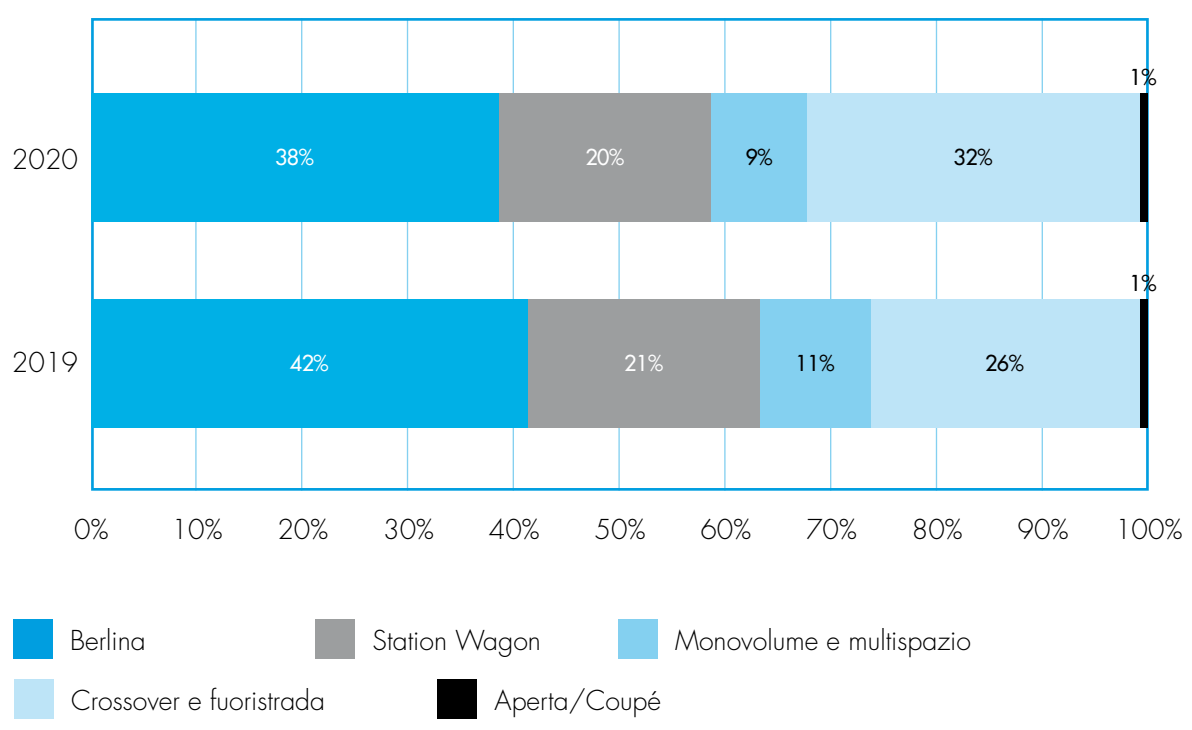


Tabella 65 - Distribuzione delle autovetture vendute per anno di immatricolazione

Anno di immatricolazione	2020
Oltre 6 anni	5.664
6 anni	24.337
5 anni	49.011
4 anni	42.568
3 anni	25.772
2 anni	35.232
1 anno	6.664
Totale	189.248

Grafico 27 - Autovetture usate per anno di immatricolazione - 2020

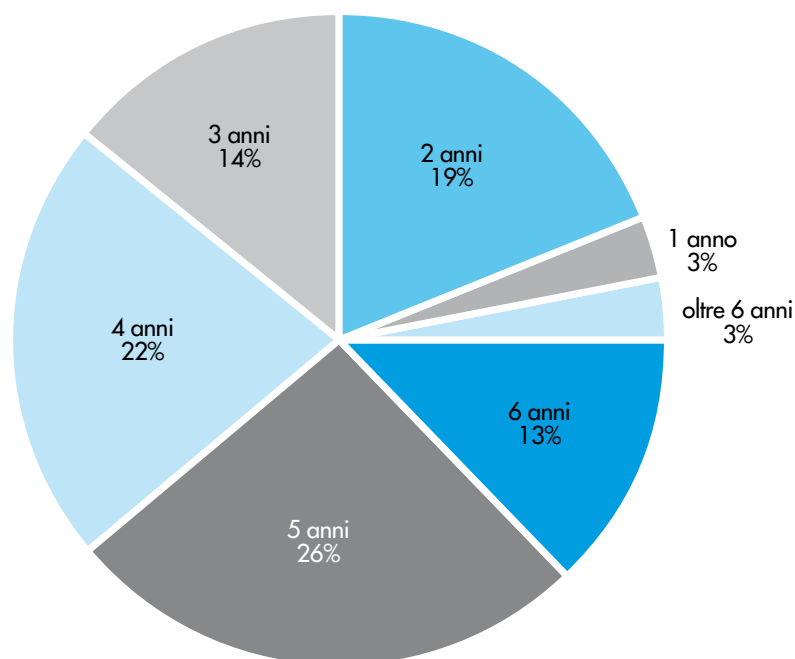


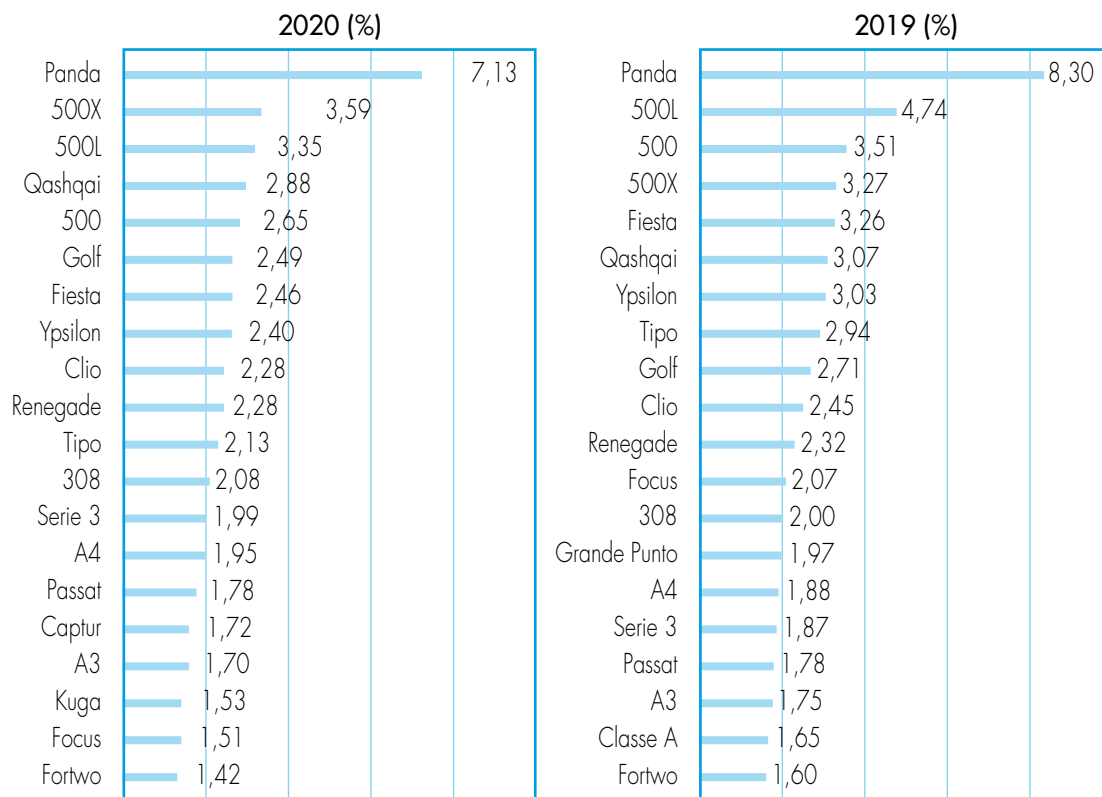
Tabella 66 - Distribuzione delle autovetture usate vendute per brand al netto delle radiazioni. Top 20 brand. Valori assoluti

Brand	2020	2019	Var. %
Fiat	33.906	38.748	-12%
Ford	14.053	12.715	11%
Volkswagen	13.431	10.606	27%
Bmw	11.806	10.486	13%
Audi	11.044	9.700	14%
Renault	10.620	7.802	36%
Peugeot	8.968	8.395	7%
Mercedes	8.338	9.020	-8%
Nissan	6.455	6.317	2%
Jeep	5.907	4.672	26%
Opel	5.534	4.113	35%
Citroen	4.342	5.604	-23%
Alfa romeo	4.313	3.315	30%
Lancia	4.025	4.738	-15%
Smart	3.301	4.740	-30%
Skoda	3.134	3.004	4%
Toyota	3.040	2.270	34%
Land rover	2.740	2.036	35%
Mini	2.071	1.693	22%
Volvo	1.701	1.614	5%
Totale top 20	158.729	151.588	5%
Totale	165.552	157.387	5%

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

Brand	2020	2019
Fiat	20,5%	24,6%
Ford	8,5%	8,1%
Volkswagen	8,1%	6,7%
Bmw	7,1%	6,7%
Audi	6,7%	6,2%
Renault	6,4%	5,0%
Peugeot	5,4%	5,3%
Mercedes	5,0%	5,7%
Nissan	3,9%	4,0%
Jeep	3,6%	3,0%
Opel	3,3%	2,6%
Citroen	2,6%	3,6%
Alfa romeo	2,6%	2,1%
Lancia	2,4%	3,0%
Smart	2,0%	3,0%
Skoda	1,9%	1,9%
Toyota	1,8%	1,4%
Land rover	1,7%	1,3%
Mini	1,3%	1,1%
Volvo	1,0%	1,0%

Grafico 28 - Autovetture usate - Top 20 model



LE FLOTTE AZIENDALI IN EU

Lo scoppio della pandemia Covid-19 ha portato nel 2020 una forte contrazione del mercato dell'auto anche in Europa, in particolare nei mesi del lockdown. Il Vecchio Continente ha cercato di riequilibrare la situazione con sostegni all'economia e al mercato, senza riuscire però a ottenere risultati confortanti.

Nell'industria automobilistica europea sono impiegati, direttamente o indirettamente, 14,6 milioni di lavoratori, pari al 6,7% di tutti i posti di lavoro dell'UE. Un'industria il cui fatturato rappresenta oltre il 7% del PIL continentale ed oltre 440,4 miliardi di euro di tasse. Un peso non trascurabile all'interno dell'economia, soprattutto se si considerano gli effetti a raggiera dell'intera filiera.

La riduzione delle attività economiche, così come i frequenti lockdown e le restrizioni agli spostamenti, anche casa-lavoro, hanno generato un immediato crollo nella domanda e nella produzione nella prima metà dell'anno, che non è stato poi recuperato quando il virus ha ricominciato a circolare in autunno.

A fine anno le immatricolazioni complessive nei 7 Paesi a maggiore densità automobilistica (in ordine di volumi: Germania, Francia, Regno Unito, Italia, Spagna, Belgio e Olanda) hanno registrato un totale di 9.299.484 autovetture a fronte delle 12.412.924 del 2019, un calo del 25%. Sul versante dei veicoli commerciali (VCL), le immatricolazioni hanno raggiunto un volume globale di 1.358.929 rispetto a 1.640.045 dell'anno precedente, una riduzione del 17%.

Tabella 68 - Immatricolazioni autovetture - Top 7 EU 2016-20

EU-TOP 7	2016	2017	2018	2019	2020	Var. % 2020/19
Belgio	543.385	550.682	554.237	554.989	436.930	-21,3%
Francia	2.015.177	2.110.747	2.173.481	2.214.280	1.650.118	-25,5%
Germania	3.351.607	3.441.262	3.435.778	3.607.258	2.917.678	-19,1%
Italia	1.845.536	2.002.045	1.949.500	1.957.284	1.412.407	-27,8%
Olanda	382.514	414.306	443.529	445.217	355.516	-20,1%
Spagna	1.192.418	1.291.972	1.381.769	1.322.756	895.771	-32,3%
Regno Unito	2.692.786	2.540.617	2.367.147	2.311.140	1.631.064	-29,4%
Totale	12.023.423	12.351.631	12.305.441	12.412.924	9.299.484	-25,1%

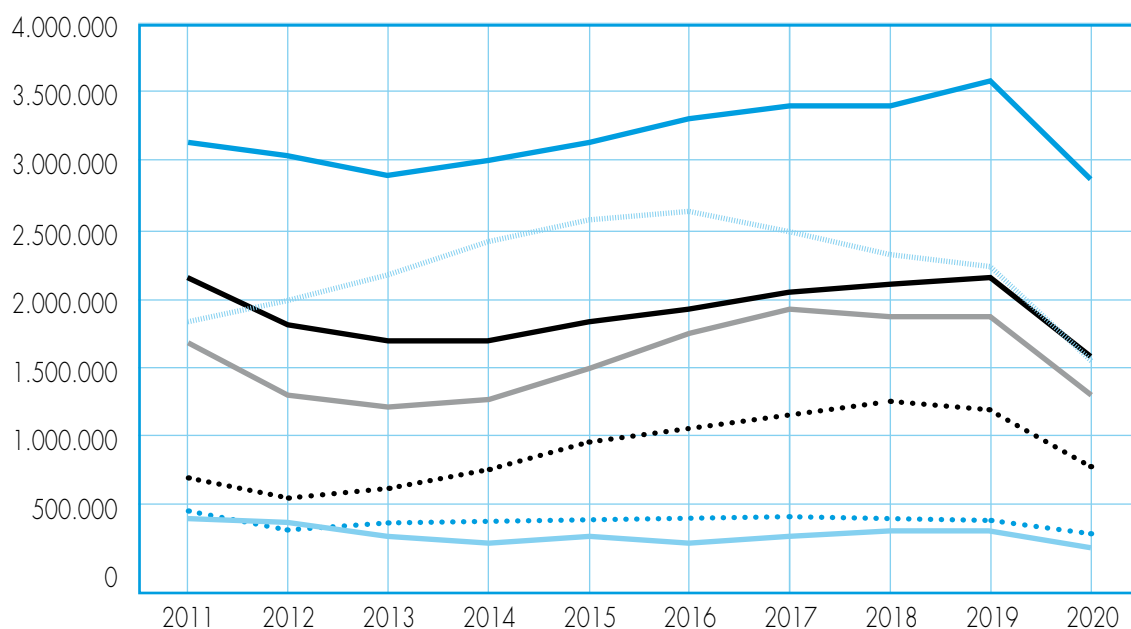
Fonte: Dataforce

Tabella 69 - Immatricolazione veicoli commerciali Top 7 EU 2016-20

EU-TOP 7	2016	2017	2018	2019	2020	Var. % 2020/19
Belgio	68.168	76.397	77.936	81.233	71.311	-12,2%
Francia	408.573	437.415	457.573	478.375	400.720	-16,2%
Germania	256.897	269.521	284.092	303.735	266.728	-12,2%
Italia	193.697	186.224	173.510	180.164	150.865	-16,3%
Olanda	70.429	73.470	79.173	76.374	60.272	-21,1%
Spagna	128.472	143.318	156.413	151.989	115.366	-24,1%
Regno Unito	375.687	363.087	358.751	368.175	293.667	-20,2%
EU-7	1.501.923	1.549.432	1.587.448	1.640.045	1.358.929	-17,1%

Fonte: Dataforce

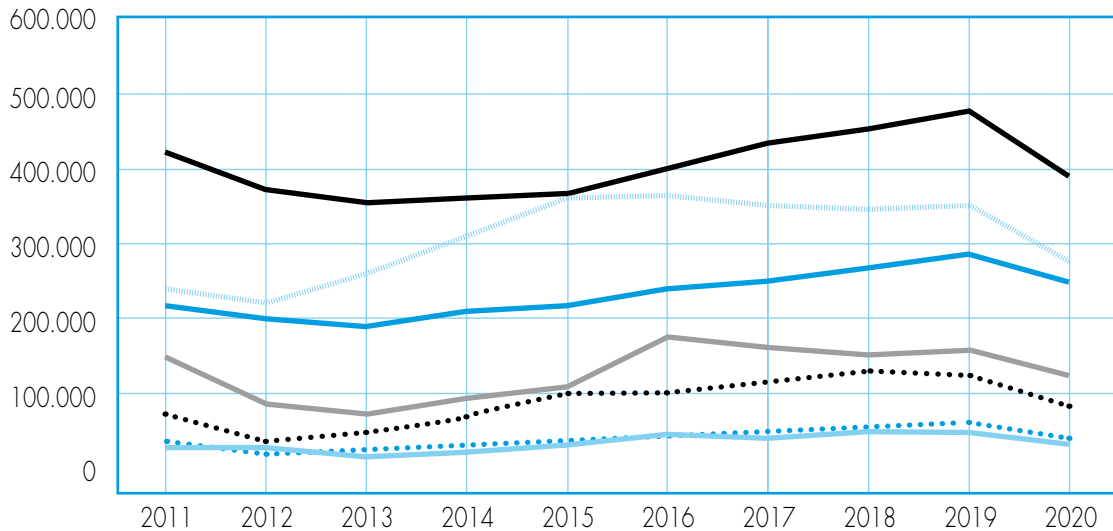
Grafico 29 - Immatricolazione autovetture - Top 7 EU 2011-2020



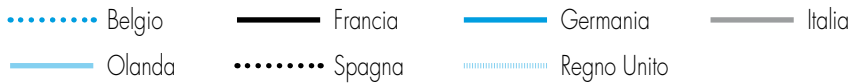
Fonte: Dataforce



**Grafico 30 - Immatricolazione veicoli commerciali
Top 7 EU 2016-20**



Fonte: Dataforce



ANALISI DEI CANALI DI VENDITA

Nella situazione di crisi, il 2020 registra una diminuzione di ben 3,1 milioni di immatricolazioni di autovetture, con indici negativi per tutti i canali di vendita.

Attraverso i dati raccolti ed elaborati da primario operatore specializzato, in base a specifiche analisi di mercato e a metodologie di rilevazione, continua ad evidenziarsi negli anni il progressivo calo della quota di immatricolazioni di autovetture acquistate da privati (passata dal 50,7% del 2011 al 43,6 del 2019). Tale quota, stabilizzatasi attorno al 45%, ha visto un aumento al 46,2% nel 2020, dovuto alla peculiarità del periodo, mentre nel 2009 era addirittura del 64,1%.

In parallelo la crescita delle flotte aziendali (acquisti diretti, leasing e contratti di noleggio a lungo termine), stabilizzata da oltre un lustro, nel decennio in esame nella tabella di seguito è aumentata dal 24% a quasi il 30%.

**Tabella 70 - Immatricolazioni autovetture Top 7 EU
Suddivisione per canali di vendita in % (2011-2020)**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Privati	50,7	48,2	48,7	47,9	46,6	46,6	45,6	45,8	43,6	46,2
Flotte (*)	24,1	24,8	24,4	25,7	26,4	25,9	25,9	25,7	27,3	29,5
Noleggio a breve termine	9,5	9,9	9,8	9,9	10	10,2	10,5	10,5	10,9	8
Case e concessionari	15,7	17,2	17	16,5	17	17,3	18,1	18	18,2	16,2
Totale	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziario NLT

La pandemia ha avuto effetti ancora più pesanti sul comparto dei rent-a-car, che ha drasticamente ridotto le nuove immatricolazioni a causa della forte contrazione della mobilità per affari e della mancanza di circolazione turistica, totale nei mesi di lockdown. Riguardo le autovetture, la contrazione delle immatricolazioni ha prodotto un consuntivo di fine anno di 745.287 unità rispetto alle 1.348.612 del 2019, un calo del 44,7%. Perdono terreno anche le auto-immatricolazioni dei costruttori e delle reti di vendita ufficiali con calo che si aggira attorno al 33%.

**Tabella 71 - Immatricolazioni autovetture - Top 7 EU
Suddivisione per canali di vendita (2018-2020)**

TOP 7 EU	2018	2019	2020	Var. % 2020/19	Market share 2020	Market share 2019
Privati	5.631.913	5.409.483	4.300.590	-20%	46%	44%
Società e Leasing	1.902.472	2.028.913	1.670.226	-18%	18%	16%
Noleggio a lungo termine	1.261.551	1.365.983	1.075.390	-21%	12%	11%
Noleggio a breve termine	1.293.056	1.348.612	745.287	-45%	8%	11%
Case auto/Dealers	2.216.449	2.259.933	1.507.991	-33%	16%	18%
Totale	12.305.441	12.412.924	9.299.484	-25%	100%	100%

Fonte: Dataforce

Sul fronte delle alimentazioni è continuata la discesa del gradimento delle motorizzazioni a gasolio, cui si è aggiunta una forte contrazione di quelle a benzina, progressivamente sostituite dalle ibride, in particolare da quelle "meno ibride" di tutte (le mild hybrid).

Per quanto riguarda le elettriche e le ibride vere, la diffusione di queste due soluzioni è differenziata tra i vari Paesi.

Le nazioni con sistema infrastrutturale di ricarica già ben distribuito sul territorio presentano una maggior propensione all'elettrico, mentre nei Paesi più "indietro" è più frequente il ricorso alla soluzione ibrida. Il trend della clientela business, sia in acquisto sia in noleggio, è ovunque di un maggiore gradimento delle alimentazioni elettrificate rispetto alla clientela privata, nonostante la presenza di sistemi di incentivi all'acquisto che favoriscono proprio questi ultimi (come per esempio in Italia con la rottamazione).

ANALISI DEI CANALI NEI 7 PAESI TOP IN EU

Per davvero un "annus horribilis" per l'industria automobilistica europea, colpita nel 2020 dalla pandemia e dal calo generalizzato di vendite nonché compressa dalle complessità della transizione ecologica in atto e del raggiungimento degli obiettivi fissati dalla EU per le emissioni di CO₂.

Belgio

Nella distribuzione per canali, il Belgio ha evidenziato una contrazione delle immatricolazioni più evidente nei cosiddetti Special Channels (rent-a-car e auto-immatricolazioni, rispettivamente del 40% e del 30%), mentre nelle True Fleets è andata peggio al noleggio a lungo termine (-21,7%, in linea con il calo del mercato totale) rispetto alle vendite business dirette (-13,4%). Appena meglio della media il canale dei privati (-19,3%). Complessivamente il Belgio ha perso nel 2020 circa 120.000 immatricolazioni di autovetture.

Tabella 72 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Belgio 2018-2020

BELGIO	2018	2019	2020	Var. % 2020/19	Market share 2020	Market share 2019
Privati	258.978	237.910	191.949	-19%	44%	43%
Società e Leasing	95.619	93.299	80.799	-13%	18%	17%
Noleggio lungo termine	116.580	132.560	103.833	-22%	24%	24%
Noleggio a breve termine	34.875	35.679	21.351	-40%	5%	6%
Case auto/Dealers	48.185	55.541	38.998	-30%	9%	10%
Totale	554.237	554.989	436.930	-21%	100%	100%

Fonte: Dataforce

Francia

Il mercato francese lo scorso anno ha ridotto di un quarto le sue immatricolazioni di automobili, con il canale del noleggio a breve termine praticamente dimezzato (la flessione ha sfiorato il 47%). Tra le True Fleets, che hanno contenuto le perdite rispetto al mercato dei privati, le vendite dirette sono calate quasi del 16% e il comparto Operational Leasing & Long Term Rental del 20%. La pandemia si è abbattuta sugli acquisti automobilistici delle famiglie per oltre 22 punti percentuali.

Tabella 73 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Francia 2018-2020

FRANCIA	2018	2019	2020	Var. % 2020/19	Market share 2020	Market share 2019
Privati	1.085.195	1.012.591	786.276	-22%	48%	46%
Società e Leasing	264.804	301.492	254.340	-16%	15%	14%
Noleggio lungo termine	213.930	242.263	194.149	-20%	12%	11%
Noleggio a breve termine	241.299	241.042	128.511	-47%	8%	11%
Case auto/Dealers	368.253	416.892	286.842	-31%	17%	19%
Totale	2.173.481	2.214.280	1.650.118	-25%	100%	100%

Fonte: Dataforce

Germania

Anche in Germania la crisi si è abbattuta particolarmente sugli Special Channels del noleggio a breve termine (-30,1%) e delle auto-immatricolazioni delle Case/Dealers (-28,4%). Raramente negli ultimi 10 anni le auto-immatricolazioni erano scese sotto il milione di unità: nel 2020 sono state soltanto 726.000. In ambito flotte, la perdita è stata contenuta allo stesso livello delle vendite ai privati (attorno ai 12 punti). Con un calo medio del 19%, il mercato tedesco ha consuntivato quasi 700.000 Passengers Cars in meno.

Tabella 74 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Germania 2018-2020

GERMANIA	2018	2019	2020	Var. % 2020/19	Market share 2020	Market share 2019
Privati	1.249.011	1.244.002	1.082.899	-13%	37%	34%
Società e Leasing, Noleggio lungo termine	818.859	938.315	821.989	-12%	28%	26%
Noleggio a breve termine	375.896	410.457	286.697	-30%	10%	11%
Case auto/Dealers	992.012	1.014.484	726.093	-28%	25%	28%
Totale	3.435.778	3.607.258	2.917.678	-19%	100%	100%

Fonte: Dataforce

Italia

Nonostante gli incentivi varati a partire da agosto, il nostro Paese non è riuscito a recuperare il disavanzo accumulato nel primo semestre conseguente al lockdown: oltre mezzo milione di Passenger Cars in meno è stato il risultato finale del comparto, per una flessione media che ha sfiorato il 28%. Se gli Special Channels sono stati dimezzati dalla pandemia, il comparto dell'auto aziendale ha fatto registrare un calo di circa un quarto delle immatricolazioni (le vendite dirette alle società attorno al -26%, i noleggi a lungo termine a -25% circa). Contenuto sotto il 20% l'arretramento del mercato dei privati.

Tabella 75 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Italia 2018-2020

ITALIA	2018	2019	2020	Var. % 2020/19	Market share 2020	Market share 2019
Privati	1.126.298	1.127.802	909.245	-19%	64%	58%
Società e Leasing	93.871	93.427	68.741	-26%	5%	5%
Noleggio lungo termine	258.765	282.668	212.109	-25%	15%	14%
Noleggio a breve termine	175.124	179.383	88.339	-51%	6%	9%
Case auto/Dealers	295.442	274.004	133.973	-51%	9%	14%
Totale	1.949.500	1.957.284	1.412.407	-28%	100%	100%

Fonte: Dataforce

Olanda

Flotte aziendali in grande difficoltà nei Paesi Bassi dopo lo scoppio dell'evento pandemico: oltre il 30% la flessione delle vendite dirette business e a -21% il canale del noleggi a lungo termine. Il canale dei privati ha contenuto le perdite a -11,5%. Nella nazione dei tulipani, la flessione media del mercato autovetture è stata del 20%, allineata a quella del mercato dei veicoli commerciali leggeri (-21%).

Tabella 76 – Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale – Olanda 2018-2020

OLANDA	2018	2019	2020	Var. % 2020/19	Market share 2020	Market share 2019
Privati	163.124	146.094	129.344	-11%	36%	33%
Società e Leasing	44.390	50.644	35.301	-30%	10%	11%
Noleggio lungo termine	147.475	156.005	123.077	-21%	35%	35%
Noleggio a breve termine	18.710	27.476	16.839	-39%	5%	6%
Case auto/Dealers	69.830	64.998	50.955	-22%	14%	15%
Totale	443.529	445.217	355.516	-20%	100%	100%

Fonte: Dataforce

Spagna

La Spagna è stata la nazione tra le Top7 che ha fatto registrare la contrazione più pesante: -32,3% in ambito autovetture e -24% tra i VCL. Drammatica la flessione dei noleggi automobilistici a breve termine, con una punta addirittura del -60% e delle auto-immatricolazioni a oltre -35%. Andamento meno negativo per le flotte aziendali: gli acquisti diretti delle società sono calati del 23%, i noleggi a lungo termine del 16,6%. Per i privati la contrazione è stata superiore al 27%, con una perdita di circa 170.000 unità. In ambito VCL maggiore calo del noleggio a lungo termine (-30,4%) rispetto agli acquisti aziendali diretti (-22% circa).

Tabella 77 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Spagna 2018-2020

SPAGNA	2018	2019	2020	Var. % 2020/19	Market share 2020	Market share 2019
Privati	696.626	622.826	453.370	-27%	51%	47%
Società e Leasing	136.630	132.255	102.048	-23%	11%	10%
Noleggio lungo termine	155.215	176.534	147.186	-17%	16%	13%
Noleggio a breve termine	242.448	243.801	98.239	-60%	11%	18%
Case auto/Dealers	150.850	147.340	94.928	-36%	11%	11%
Totale	1.381.769	1.322.756	895.771	-32%	100%	100%

Fonte: Dataforce

Regno Unito

In Gran Bretagna il calo del mercato Passenger Cars ha sfiorato una perdita del 30%, pari a 700.000 unità. I canali principali, privati e flotte, hanno fatto registrare una flessione di oltre il 26%, con il noleggio a lungo termine che ha performato leggermente meglio (-21,5%). Drasticamente dimezzate le immatricolazioni del rent-a-car (-50%).

Tabella 78 - Immatricolazioni autovetture e suddivisione percentuale per canale - Regno Unito 2018-2020

REGNO UNITO	2018	2019	2020	Var. % 2020/19	Market share 2020	Market share 2019
Privati	1.052.681	1.018.258	747.507	-27%	46%	44%
Società e Leasing	448.299	419.481	307.008	-27%	19%	18%
Noleggio lungo termine	369.586	375.953	295.036	-22%	18%	16%
Noleggio a breve termine	204.704	210.774	105.311	-50%	6%	9%
Case auto/Dealers	291.877	286.674	176.202	-39%	11%	12%
Totale	2.367.147	2.311.140	1.631.064	-29%	100%	100%

Fonte: Dataforce

ANALISI DELLE ALIMENTAZIONI NEI 7 PAESI TOP IN EUROPA

Introduzione

Se la pandemia ha portato a una flessione generalizzata delle immatricolazioni, non è però cambiata la tendenza al consolidamento della transizione verso l'elettrico. La conversione green sempre più evidente è l'aspetto positivo del mercato targato 2020: in tutti i 7 Paesi analizzati, la corsa all'elettrico e all'ibrido è stata di grande impatto sulle nuove immatricolazioni, seppure con percentuali molto differenziate da nazione a nazione. L'Italia, per esempio, è stata tra le protagoniste negli incrementi delle immatricolazioni di auto a corrente e ibride perché partiva da una base di netto ritardo.

In parallelo, alla contrazione delle vendite di auto a gasolio, generalizzata in tutta l'Europa, si è aggiunta la flessione delle vetture a benzina, sostituite in molti casi dalle ibride leggere (un fenomeno che riguarda anche le motorizzazioni a gasolio), al punto

**Tabella 79 - Immatricolazioni autovetture Top7 EU
2018-2020 - Alimentazioni**

	2018	2019	2020
Belgio			
Benzina	36%	41%	28%
Diesel	56%	48%	41%
Elettrico	1%	3%	5%
Plug-in Hybrid	4%	3%	14%
Hybrid	2%	2%	3%
Mild-Hybrid	0%	1%	8%
Bi-Fuel	1%	1%	1%
Germania			
Benzina	36%	36%	28%
Diesel	57%	52%	43%
Elettrico	1%	2%	6%
Plug-in Hybrid	1%	2%	11%
Hybrid	1%	1%	1%
Mild-Hybrid	2%	5%	10%
Bi-Fuel	0%	0%	0%
Olanda			
Benzina	61%	57%	51%
Diesel	24%	12%	6%
Elettrico	10%	24%	28%
Plug-in Hybrid	1%	1%	4%
Hybrid	3%	3%	4%
Mild-Hybrid	1%	2%	6%
Bi-Fuel	0%	0%	0%

	2018	2019	2020
Regno Unito			
Benzina	54%	57%	49%
Diesel	38%	32%	19%
Elettrico	1%	2%	10%
Plug-in Hybrid	4%	3%	6%
Hybrid	4%	5%	7%
Mild-Hybrid	0%	1%	8%
Bi-Fuel	0%	0%	0%
Francia			
Benzina	25%	34%	28%
Diesel	68%	57%	51%
Elettrico	2%	3%	5%
Plug-in Hybrid	1%	2%	7%
Hybrid	4%	4%	5%
Mild-Hybrid	0%	1%	3%
Bi-Fuel	0%	0%	0%
Italia			
Benzina	17%	24%	19%
Diesel	73%	64%	55%
Elettrico	1%	1%	5%
Plug-in Hybrid	1%	1%	4%
Hybrid	4%	4%	4%
Mild-Hybrid	0%	2%	9%
Bi-Fuel	3%	4%	3%
Spagna			
Benzina	28%	36%	30%
Diesel	61%	46%	43%
Elettrico	1%	1%	3%
Plug-in Hybrid	1%	1%	5%
Hybrid	7%	9%	10%
Mild-Hybrid	0%	3%	8%
Bi-Fuel	2%	3%	1%
Top5 EU			
Benzina	38%	41%	33%
Diesel	54%	46%	38%
Elettrico	2%	4%	8%
Plug-in Hybrid	2%	2%	8%
Hybrid	3%	4%	5%
Mild-Hybrid	1%	3%	8%
Bi-Fuel	1%	1%	1%

Fonte: Dataforce

(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

da evidenziare una tendenza che prospetta nel medio periodo la scomparsa delle alimentazioni a benzina e diesel che non siano almeno mild hybrid.

Il balzo in avanti delle elettriche, invece, è ridotto dalla mancanza di infrastrutture di ricarica adeguate, soprattutto nei Paesi latini, nazioni in cui le preferenze, in particolare quelle delle flotte aziendali dove gli utenti segnano percorrenze più elevate, vanno alle vetture ibride, con tassi di crescita formidabili per le plug-in, anche se i volumi più importanti sono quasi sempre quelli delle full hybrid e delle mild. È una questione di prezzo (le plug-in hybrid sono per il momento confinate nella fascia alta) e di disponibilità di una gamma di modelli ancora ridotta.

Le alimentazioni nel canale società

Concentrando l'analisi sul comparto business, nelle vendite dirette alle aziende dei 7 Paesi più rilevanti come volumi di immatricolazioni, lo spostamento verso le motorizzazioni a minor impatto ambientale è evidente.

Tra il 2019 e il 2020 le auto a benzina nel canale Fleet sono calate da 850.000 a 560.000 unità, mentre le diesel sono scese da 930.000 a 660.000. Macroscopica la crescita delle elettriche: confinate a poche migliaia di unità per tutto lo scorso decennio, sono arrivate a 64.000 nel 2019 e hanno sfondato la soglia delle 100.000 (esattamente 109.411) nel 2020.

Una crescita ancora più vigorosa è quella delle ibride plug-in, che si stanno imponendo sul mercato delle flotte in maniera sempre più consistente: nel 2011 erano inesistenti (soltanto 311 immatricolazioni); raggiunto un volume attorno alle 20-25.000 unità a metà decennio, lo scorso anno sono balzate a oltre 140.000. In leggero calo, invece, tra il 2019 e il 2020, le full hybrid, dopo la punta massima del 2019 (69.000 circa): lo scorso anno sono scese a 62.000.

Per le più economiche e semplici mild-hybrid, il successo è travolgente: dalle 68.000 del 2019 alle 128.000 del 2020. Metano e gpl – classificate nelle successive tabelle nella categoria bi-fuel – hanno invece il destino segnato: mai molto apprezzate nelle flotte aziendali, nonostante l'economia d'esercizio (in particolare per le auto a metano), rimangono confinate su volumi di poche migliaia di unità, comunque in flessione.

Le alimentazioni nel Noleggio a Lungo Termine

Nell'importante comparto del NLT le immatricolazioni presentano, in ambito alimentazioni, lo stesso andamento delle flotte in acquisto: le autovetture a benzina sono calate da 540.000 a 350.000, mentre le diesel sono scese da circa 640.000 a meno di 390.000.

Soltanto 5 anni fa, nel 2016, le auto del NLT a gasolio sfioravano le 900.000 unità. Le elettriche, che 10 anni fa erano soltanto un migliaio, sono passate nel 2020 a oltre 100.000. Le ibride plug-in (31 unità immatricolate nel 2011 in ambito NLT) sono diventate 33.000 nel 2019 e 77.000 nel 2020. Al punto da sorpassare persino le full hybrid (65.000 nel 2020, con tassi di crescita modesti negli ultimi tre anni). In forte espansione le mild hybrid: costantemente attorno alle 1.000-2.000 unità per quasi un decennio, sono esplose nel 2019 (oltre 20.000) e hanno conquistato la fetta più cospicua del mercato delle ibride nel 2020, con un livello di nuove immatricolazioni business di 85.000 unità.

Le alimentazioni nel Noleggio a Breve Termine

Più tiepida l'accoglienza delle alimentazioni green in ambito noleggio a breve termine: il calo delle immatricolazioni di benzina e diesel è condizionato dalla crisi pandemica e dalla conseguente contrazione del business degli operatori del rent-a-car (RAC), più che dal cambio di tipologia di alimentazione. La crescita delle elettriche, pur confinate su quote di nicchia, è comunque evidente: dalle 4.000 unità scarse del 2018, il NBT è passato a 5.700 nel 2019 e a 13.700 nel 2020. Le ibride plug-in sono arrivate a superare la soglia delle 10.000 unità (più che raddoppiate rispetto all'anno precedente), le full hybrid sfiorano le 20.000 unità (in calo del 20%), mentre le ibride mild sono decuplicate rispetto al 2018 e raddoppiate nei confronti del 2019: nel 2020 sono arrivate a quota 66.000 circa. Modesto il contributo delle auto a gas al canale RAC.

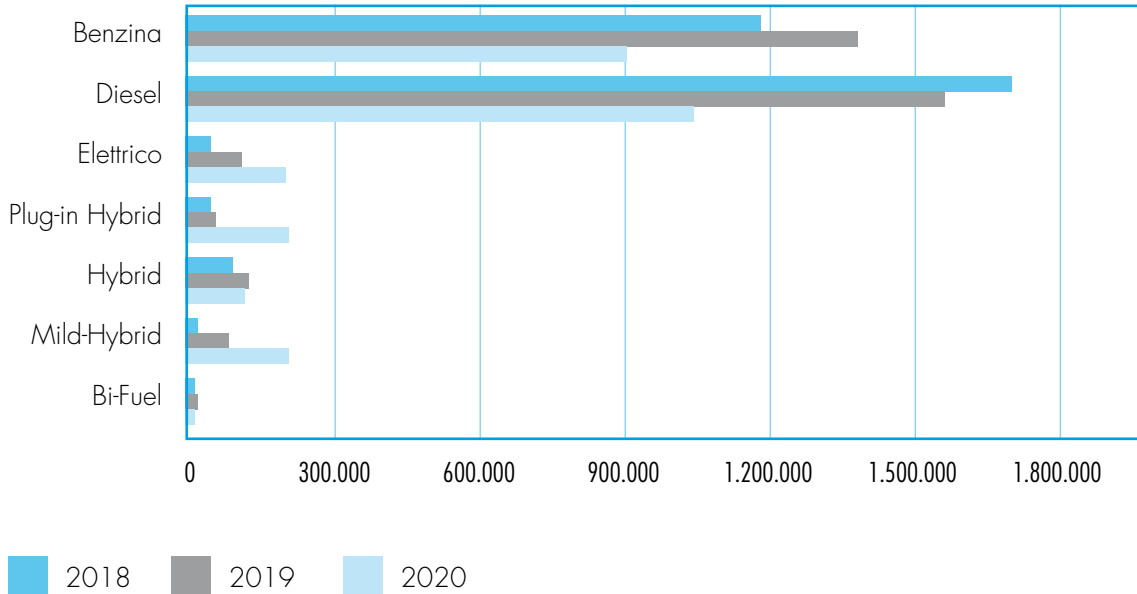
Tabella 80 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU TOP 7 2018-2020

TOP 7 EU Alimentazioni	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Benzina	1.191.717	1.388.701	909.758	738.372	838.838	386.939
Diesel	1.700.883	1.567.096	1.047.027	512.857	438.256	244.686
Elettrico	56.128	120.464	210.704	3.964	5.715	13.679
Plug-in Hybrid	60.222	66.062	219.003	3.832	4.250	10.001
Hybrid	106.772	132.180	127.727	21.134	24.787	19.494
Mild-Hybrid	23.138	89.799	213.208	6.227	28.562	66.144
Bi-Fuel	25.163	30.594	18.189	6.670	8.204	4.344
Totale	3.164.023	3.394.896	2.745.616	1.293.056	1.348.612	745.287

Fonte: Dataforce

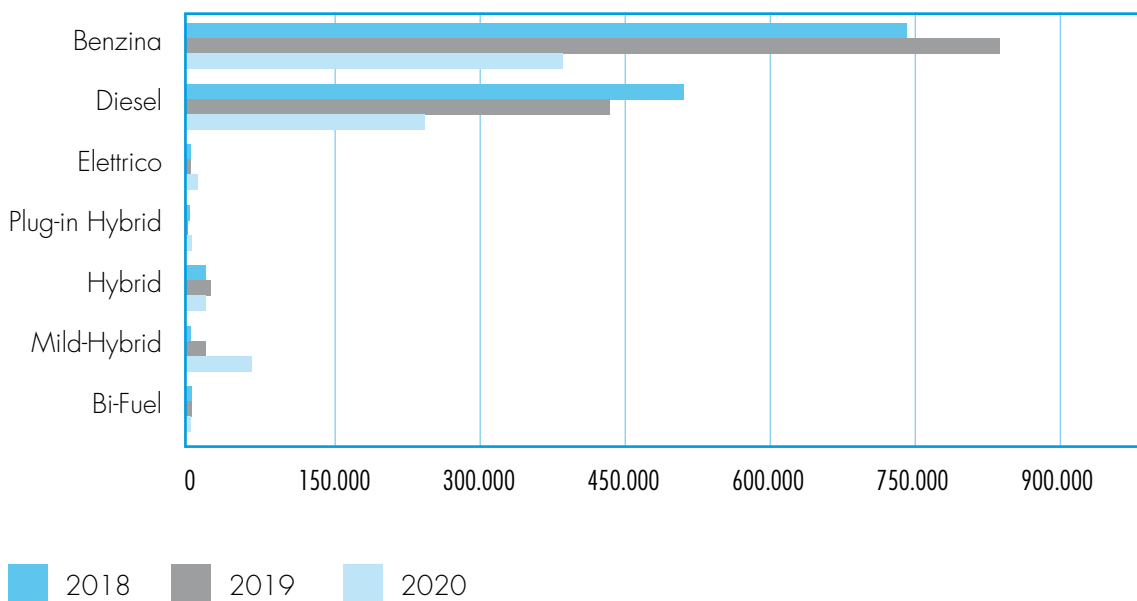
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 31 – Alimentazione autovetture flotte aziendali 2018-2020



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

Grafico 32 – Alimentazione autovetture RAC 2018-2020



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

La crescita delle elettriche e delle ibride plug-in è stata certo decisa: non è però collegata alla pandemia, ma all'adozione di allettanti incentivi, nonché alla commercializzazione di numerosi nuovi modelli. La quota di queste alimentazioni sul totale dell'immatricolato resta ancora non significativa, anche se in Germania è arrivata al 13,5% e nel Regno Unito ha toccato il 10,7%.

Il mercato dei veicoli elettrici resta estremamente dipendente dal sostegno alla domanda, che richiede un impegno economico continuo ed ingente da parte degli Stati. Gli incentivi usati dalle amministrazioni nazionali o locali sono di diverso tipo: diretti, con un contributo all'acquisto (di certo il più determinante) oppure indiretti, come per esempio l'esenzione parziale/totale del pagamento delle imposte (imposta di registrazione, tassa di circolazione, imposte sul reddito) o della sosta.

Di fronte all'esplosione del mercato dei veicoli elettrici e ibridi plug-in, guidato dagli investimenti dell'industria e dalle misure di sostegno dei vari Stati, le case auto hanno però timori che il futuro standard Euro 7, in preparazione da parte della Commissione europea, possa portare alla fine dei motori diesel e benzina, le cui quote scendono al 26% ed al 48%, quando erano rispettivamente al 30% ed al 58% nel 2019. È peraltro da rilevare che proprio grazie ai volumi delle auto con alimentazioni alternative la maggior parte delle Case non dovrebbe pagare le ingenti multe previste ad inizio 2020 per il superamento del target di emissione a 95 g/km, stimate allora in 14 miliardi di euro. Si è in attesa di determinazioni finali dell'EU, che dovranno considerare anche le eco-innovazioni stabili introdotte nella produzione.

Le alimentazioni dei veicoli commerciali

La transizione elettrica per il comparto dei Light Commercial Vehicles è ancora lontana, perché la disponibilità di modelli ibridi o a corrente è tuttora estremamente limitata. La maggioranza delle flotte in proprietà è orientata ancora sul diesel, mentre i rari mezzi commerciali a benzina vengono sostituiti progressivamente dagli ibridi, inesistenti fino a pochi anni fa.

La soluzione del gas, soprattutto quella del metano, su cui sembrava stessero scommettendo alcuni costruttori ben prima dell'avvento delle elettriche e delle ibride, sembra confinato a quote via via inferiori. Analoga situazione nel noleggio a lungo termine, dove si segnala nel 2020 la quasi totale scomparsa di veicoli commerciali a Gpl, mentre il metano, pur se in contrazione, regge ancora.

La soluzione tecnica dell'ibrido nei mezzi commerciali è fenomeno recente, rispetto a quanto è avvenuto per le autovetture: le quote di mercato sono infatti minimali, anche rispetto ai veicoli elettrici, soprattutto nel noleggio a lungo termine. Comincia ad emergere però il trend di crescita delle mild hybrid, soluzione semplificata e poco costosa per aggiornare le motorizzazioni classiche, soprattutto il diesel.

Tabella 81 - Alimentazioni VCL - Suddivisione per canale - 2020

Alimentazioni	Società	NLT	RAC
Benzina	2,8	3,9	0,5
Diesel	92,5	91	98,3
Elettrico	2,5	2,5	0,5
Altro	2,2	2,6	0,7
Totale	100	100	100

Fonte: Dataforce

ALIMENTAZIONI NEI 7 PAESI TOP IN EUROPA

Belgio

In Belgio il NLT si sta lentamente convertendo alle alimentazioni green, anche se il diesel rimane al 50% del mercato e il benzina al 27%. Elettriche al 3% nel 2020, ibride al 20% (8% plug-in, 4% full hybrid, 8% mild hybrid). Nel noleggio a breve termine (RAC) le auto a benzina sono al 49%, le diesel al 44%. Soltanto l'1% di elettriche e il 5% di ibride.

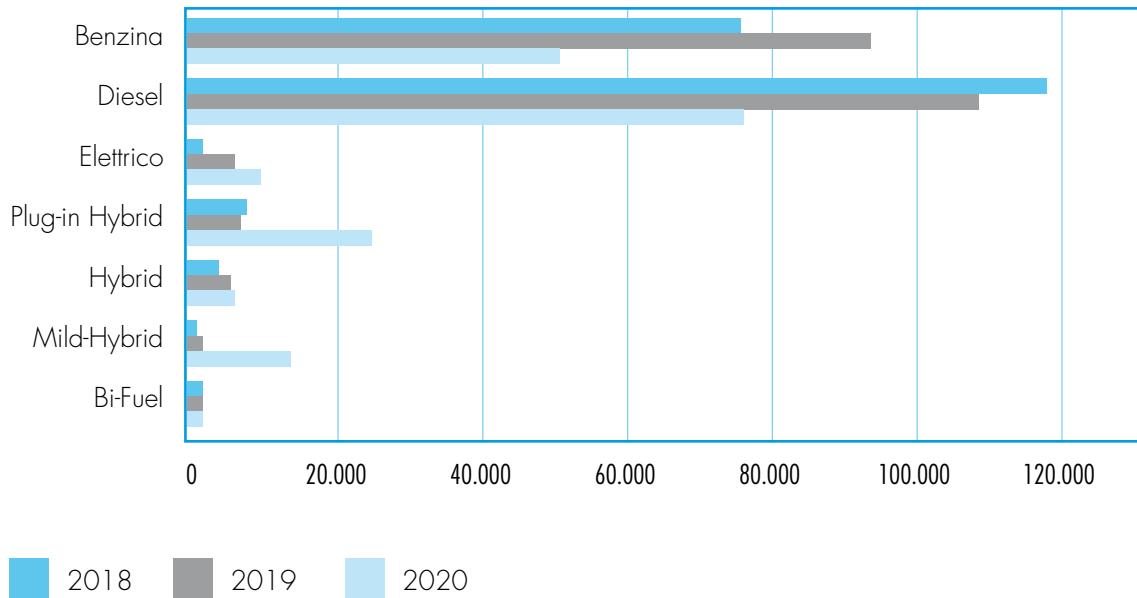
Tabella 82 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU - Belgio 2018-2020

BELGIO	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Alimentazioni						
Benzina	75.951	93.661	51.222	20.418	23.098	10.542
Diesel	117.789	108.556	76.249	14.146	11.957	9.500
Elettrico	2.654	6.473	9.612	20	27	107
Plug-in Hybrid	8.160	7.332	25.101	11	22	52
Hybrid	4.600	5.531	6.296	274	524	223
Mild-Hybrid	1.023	2.153	14.418	6	51	927
Bi-Fuel	2.022	2.153	1.734	0	0	0
Totale	212.199	225.859	184.632	34.875	35.679	21.351

Fonte: Dataforce

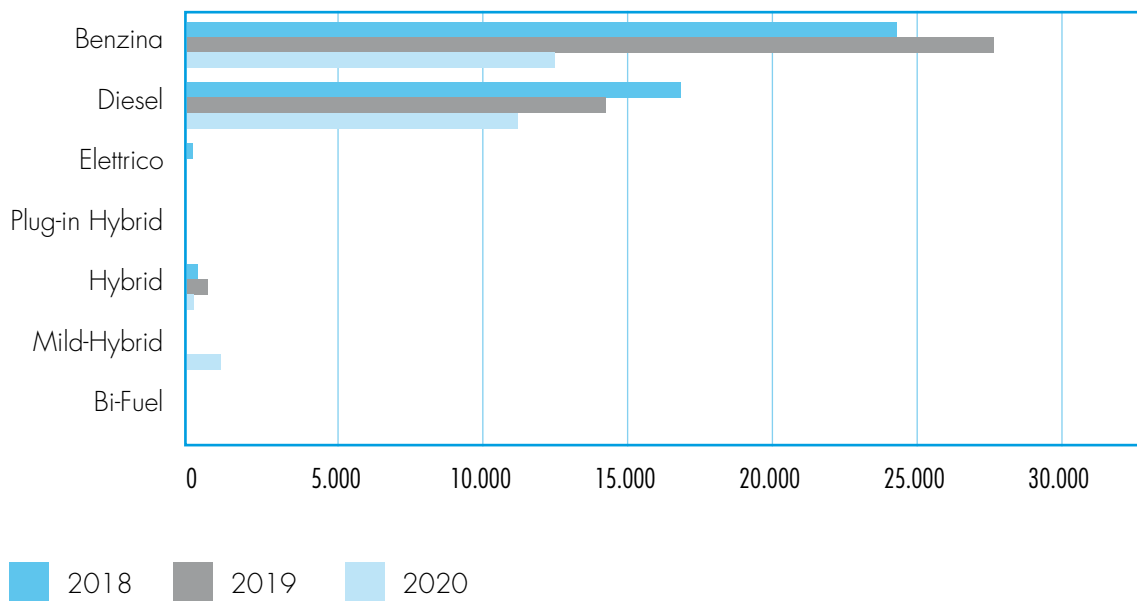
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 33 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Belgio 2018-2020



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

Grafico 34 – Alimentazione autovetture RAC Belgio 2018-2020



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

Francia

Nel Paese transalpino l'abbandono del diesel da parte degli utenti di noleggio a lungo termine è stato massiccio nel 2019. Nel 2020 le auto a gasolio sono scese sotto la metà del totale delle immatricolazioni (47%). Le ibride sono arrivate al 21% e le elettriche al 3%. La situazione nel NLT è totalmente differente: benzina e diesel costituiscono ancora l'88% delle nuove immatricolazioni

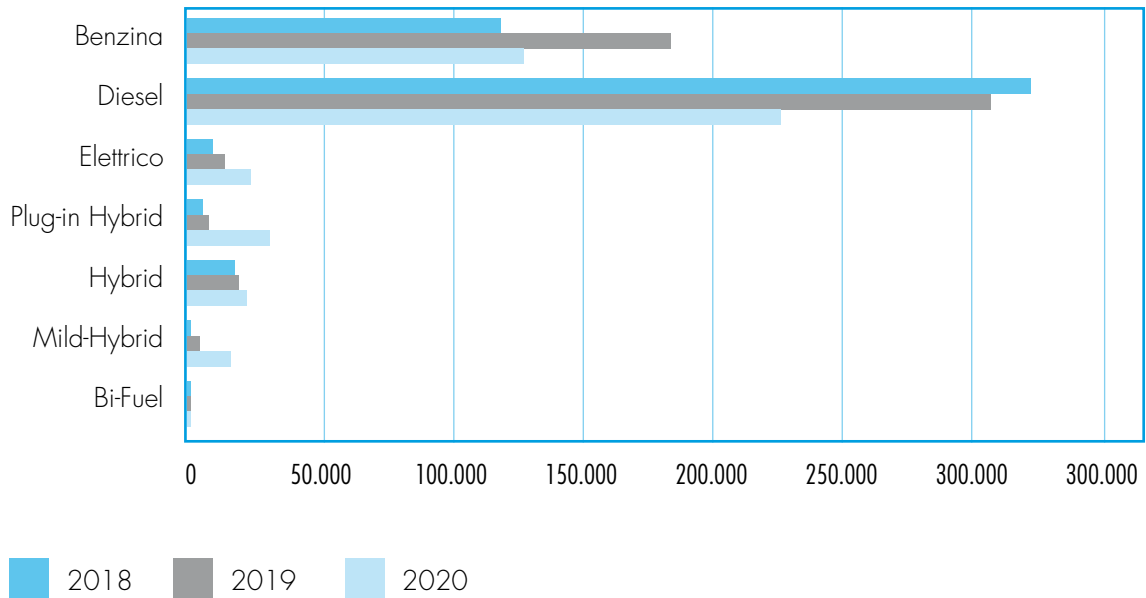
Tabella 83 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU - Francia 2018-2020

FRANCIA	Flotte aziendali (*)			RAC		
Alimentazioni	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Benzina	119.585	185.231	127.494	133.649	149.731	66.529
Diesel	323.155	307.757	227.395	101.919	79.360	46.322
Elettrico	10.518	13.829	22.700	979	1.344	2.388
Plug-in Hybrid	6.576	8.444	32.131	833	1.458	1.785
Hybrid	16.957	20.457	22.156	3.369	5.991	5.107
Mild-Hybrid	1.721	6.414	15.617	545	1.974	5.892
Bi-Fuel	222	1.623	996	5	1.184	488
Totale	478.734	543.755	448.489	241.299	241.042	128.511

Fonte: Dataforce

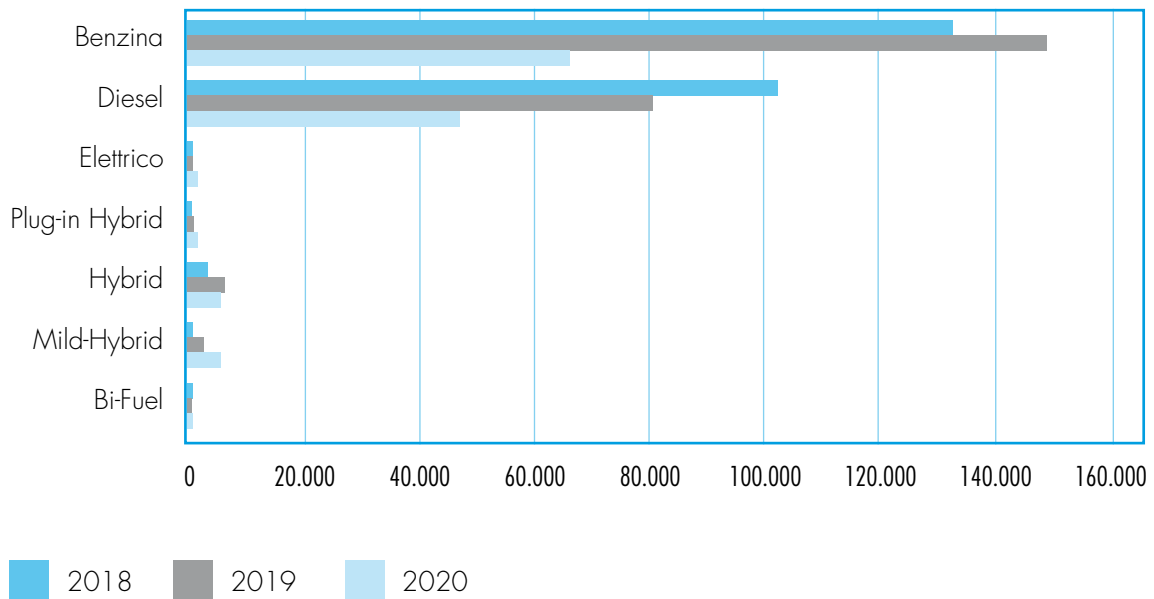
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 35 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Francia 2018-2020



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

Grafico 36 – Alimentazione autovetture RAC Francia 2018-2020



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

Germania

I dati ufficiali in Germania non permettono di distinguere le flotte in acquisto da quelle di NLT. Il dato delle auto a benzina è calato nel 2020 di 8 punti (al 28%) e quello delle diesel di 9 punti (al 43%). Eccellente il tasso delle immatricolazioni di elettriche (6%) e ugualmente rilevante è quello delle ibride (21%). Nel noleggio a breve la market share delle mild hybrid è salita all'11%.

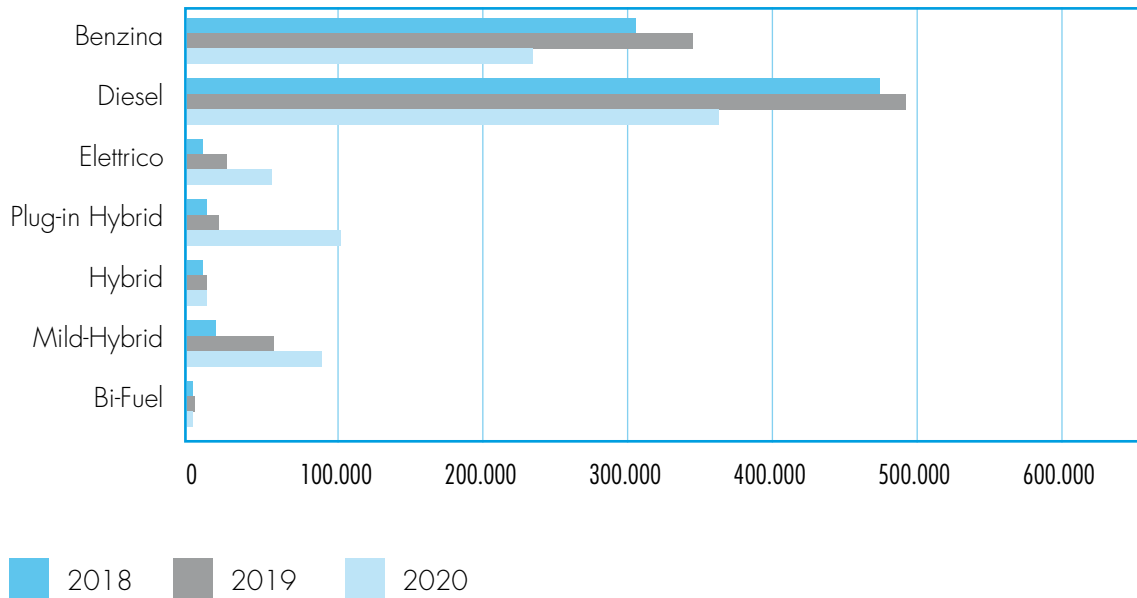
Tabella 84 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU - Germania 2018-2020

GERMANIA	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Alimentazioni						
Benzina	297.614	340.108	226.862	228.032	241.940	139.621
Diesel	470.107	490.514	357.358	134.949	140.856	100.173
Elettrico	11.078	23.369	51.273	1.760	2.266	6.281
Plug-in Hybrid	9.566	17.501	92.167	1.201	883	3.283
Hybrid	11.092	12.158	11.594	4.695	4.870	3.495
Mild-Hybrid	15.757	51.299	80.354	5.116	19.476	33.447
Bi-Fuel	3.645	3.366	2.381	143	166	397
Totale	818.859	938.315	821.989	375.896	410.457	286.697

Fonte: Dataforce

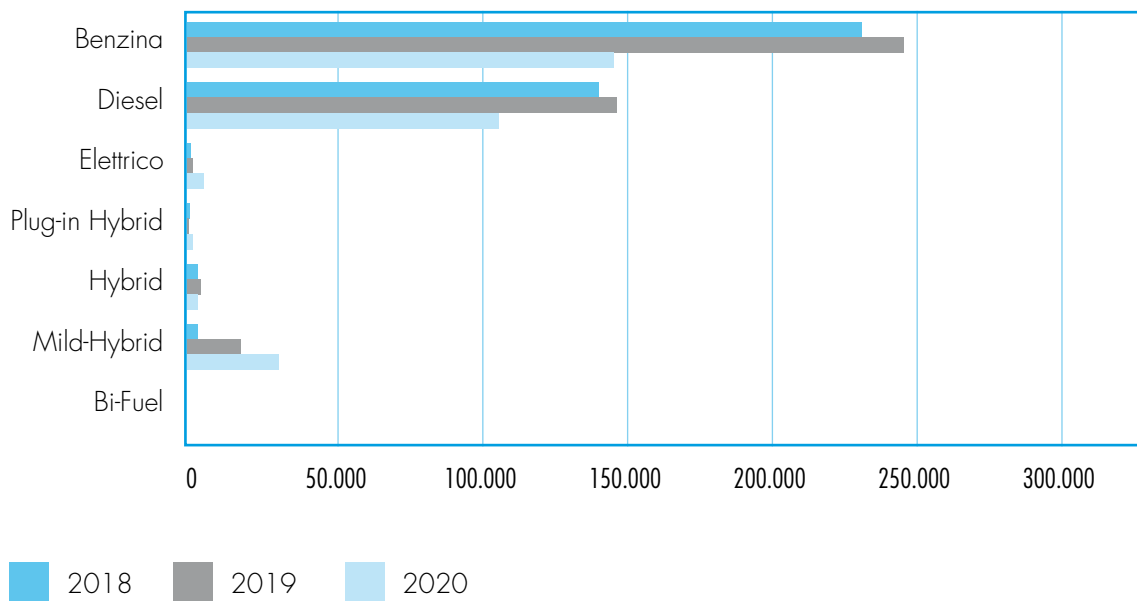
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 37 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Germania 2018-2020



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

Grafico 38 – Alimentazione autovetture RAC Germania 2018-2020



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

Italia

Il diesel nel noleggio a lungo termine rimane sopra quota 50% (esattamente al 56%), mentre il benzina scende al 18%. In Italia, però, le ibride in NLT sono al 19% (plug-in al 5%, full al 5% e mild al 9%) e le elettriche al 5%. Nel breve termine, c'è stato il sorpasso del benzina sul diesel (44% e 42%), mentre le elettriche sono all'1% di market share. 10 punti di quota all'ibrido, in maggioranza di tipo mild. Metano ancora rilevante (2%).

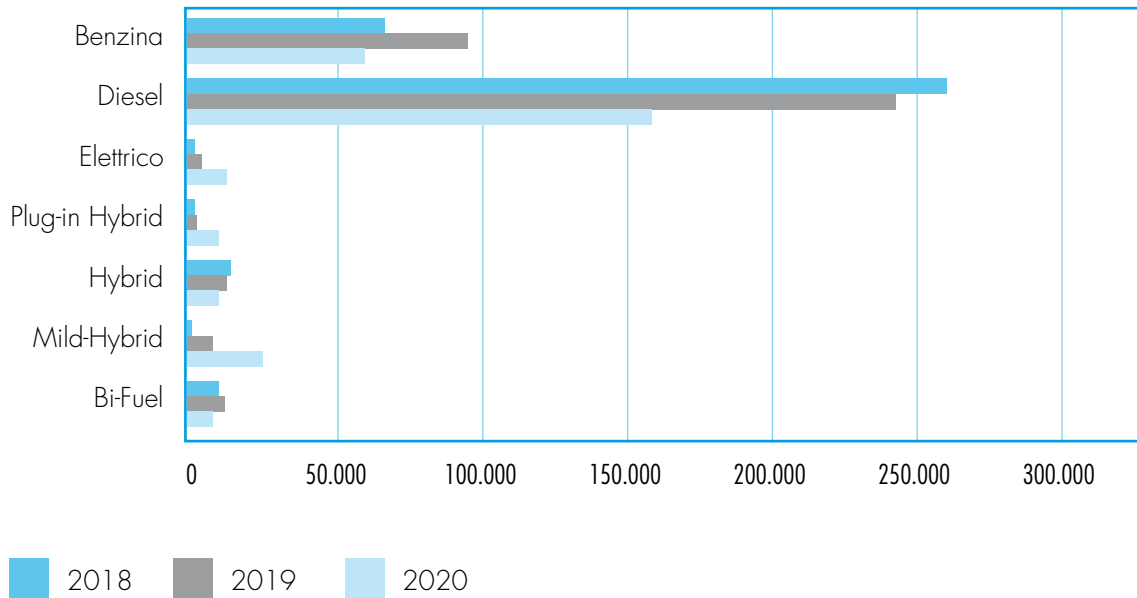
Tabella 85 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU - Italia 2018-2020

ITALIA	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Alimentazioni						
Benzina	59.835	88.785	52.983	56.717	81.860	38.673
Diesel	257.868	241.360	154.227	111.538	86.382	36.863
Elettrico	3.312	5.579	13.750	188	308	1.027
Plug-in Hybrid	2.426	3.116	11.662	67	261	774
Hybrid	15.464	14.740	12.525	1.992	3.067	1.473
Mild-Hybrid	1.566	8.837	26.575	278	2.216	6.463
Bi-Fuel	12.165	13.678	9.128	4.344	5.289	3.066
Totale	352.636	376.095	280.850	175.124	179.383	88.339

Fonte: Dataforce

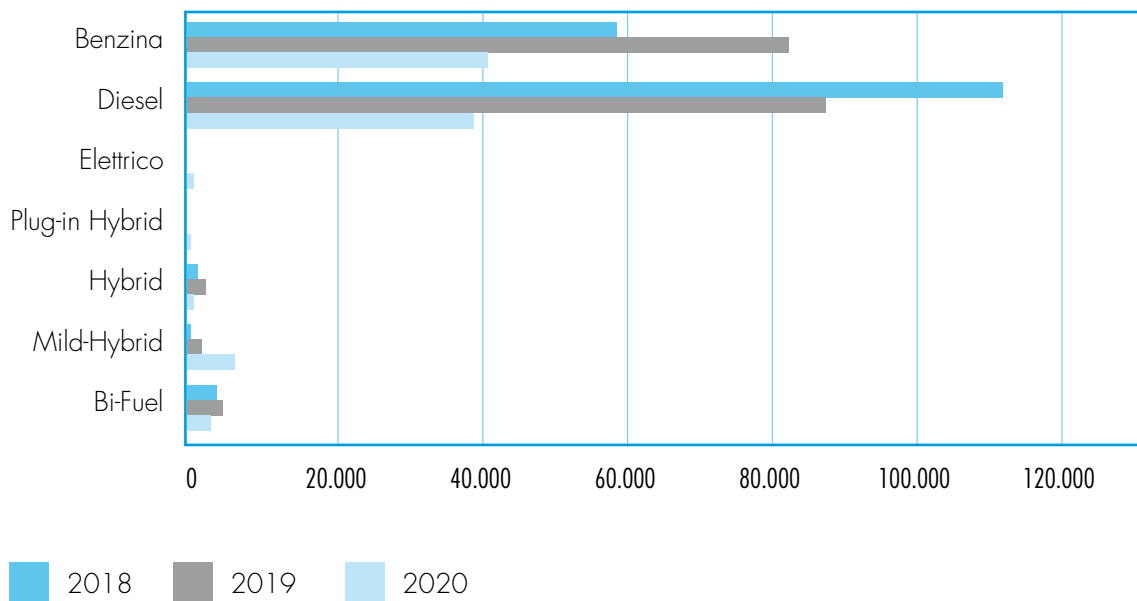
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 39 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Italia 2018-2020



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

Grafico 40 – Alimentazione autovetture RAC Italia 2018-2020



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

Olanda

Impressionante la quota di auto elettriche nel NLT dei Paesi Bassi: 26%, con il diesel confinato a una market share residuale del 5%. Ibride poco diffuse: 13%, di cui plug-in 3%, full 4% e mild 6%. La quota delle alimentazioni benzina, pur in calo, è ancora maggioranza (55%). Nel noleggio a breve termine (RAC) il diesel è addirittura al 2%, ma il motore a benzina è al 72%. Elettriche all'8% e ibride abbastanza rilevanti, con una market share del 17%.

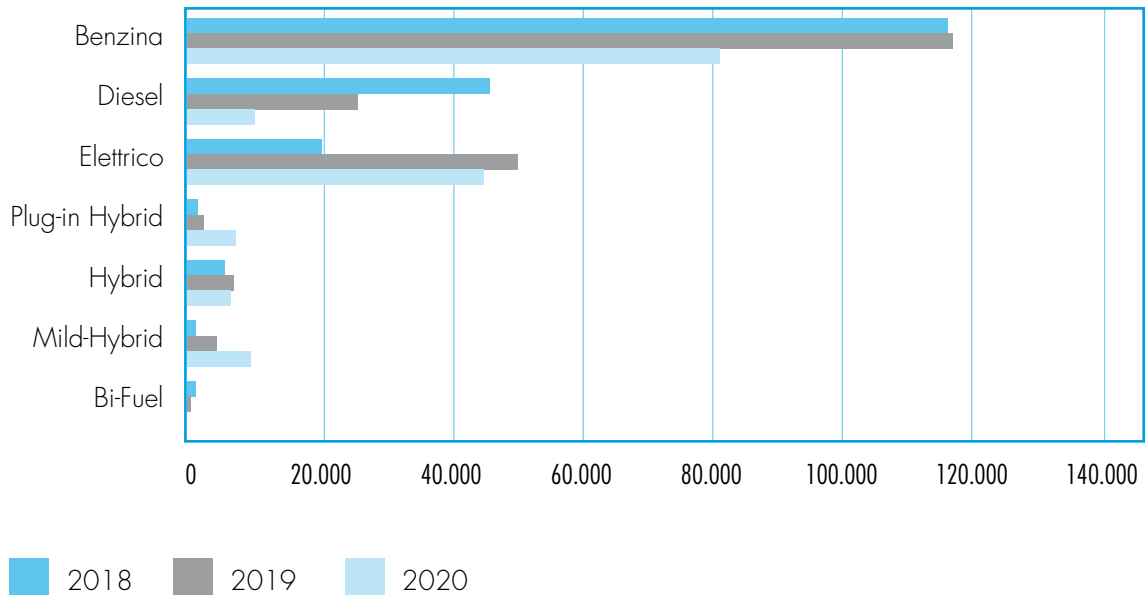
Tabella 86 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU - Olanda 2018-2020

OLANDA	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Alimentazioni						
Benzina	116.651	117.195	81.024	16.279	23.068	12.154
Diesel	45.876	25.318	9.161	1.348	1.073	342
Elettrico	19.428	49.988	44.558	160	712	1.284
Plug-in Hybrid	1.778	2.695	6.899	15	163	264
Hybrid	5.854	6.931	6.767	860	1.956	1.759
Mild-Hybrid	1.245	4.125	9.673	21	502	915
Bi-Fuel	1.033	397	296	27	2	121
Totale	191.865	206.649	158.378	18.710	27.476	16.839

Fonte: Dataforce

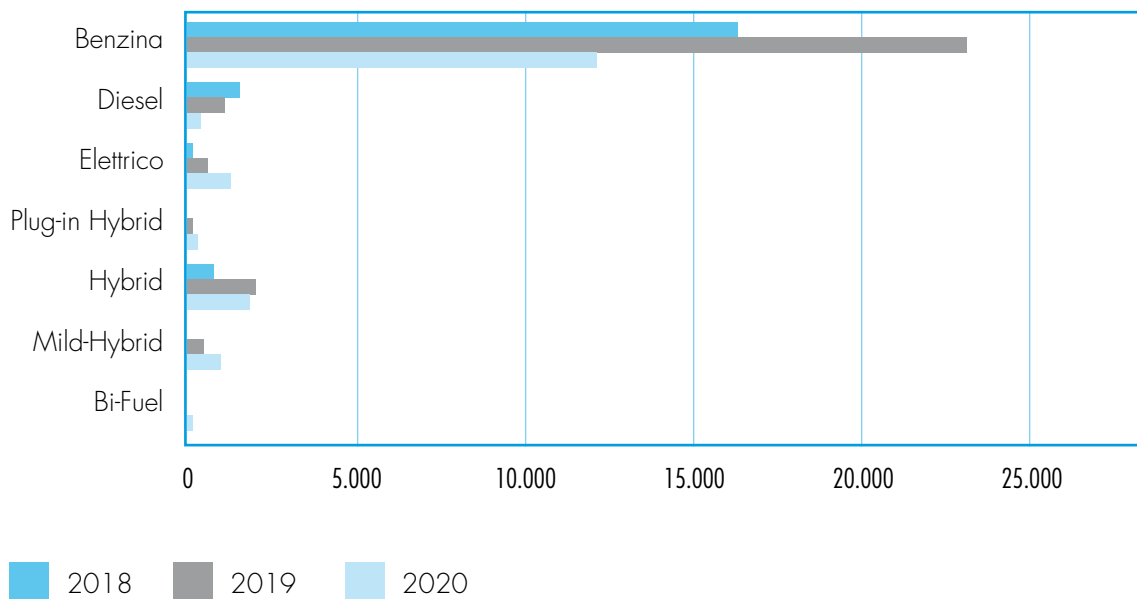
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 41 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Olanda 2018-2020



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

Grafico 42 – Alimentazione autovetture RAC Olanda 2018-2020



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

Spagna

Nel long rent in terra iberica diesel e benzina mantengono il passo (in totale cubano il 75% del mercato), mentre l'elettrico ha una quota residuale (2%). In forte crescita le ibride, soprattutto plug-in e mild: nel complesso raggiungono il 23% del mercato. Nel breve termine le benzina sono ormai il doppio delle diesel (queste ultime, però, nel 2020 sono in recupero di 6 punti). Le elettriche sono al 2% come nel NLT, le ibride al 10%, di cui il 7% mild.

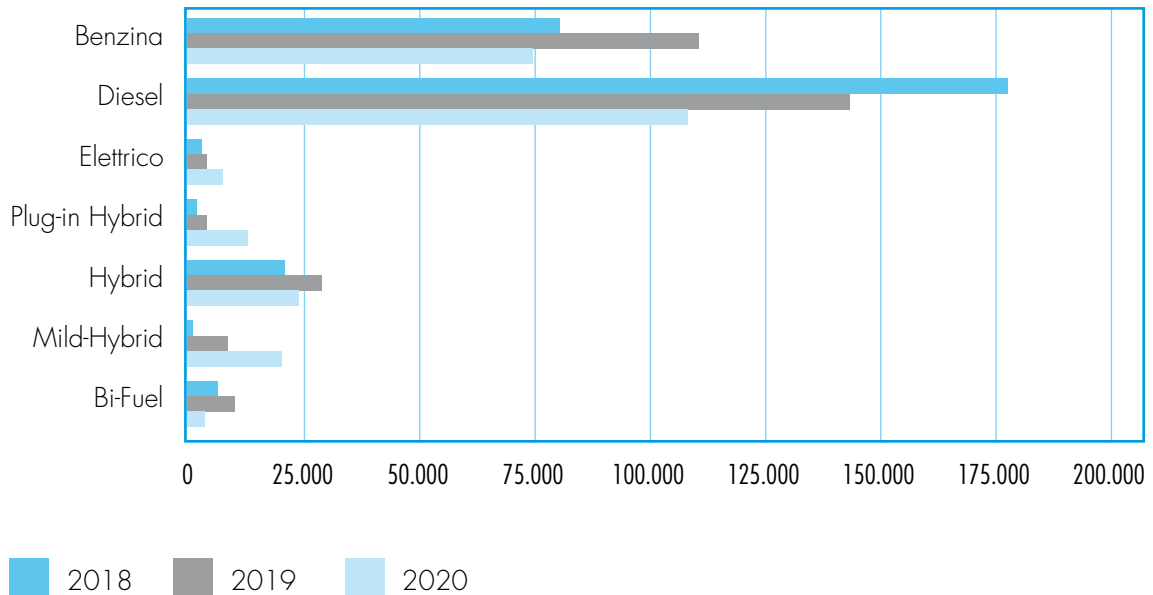
Tabella 87 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU - Spagna 2018-2020

SPAGNA	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Alimentazioni						
Benzina	80.301	110.395	74.818	161.741	179.233	57.722
Diesel	177.421	142.311	107.682	74.413	55.737	28.608
Elettrico	2.952	4.496	7.076	822	938	1.584
Plug-in Hybrid	2.667	4.293	12.124	626	250	1.178
Hybrid	21.356	29.270	24.127	2.434	3.277	1.609
Mild-Hybrid	1.072	8.647	19.775	261	2.803	7.266
Bi-Fuel	6.076	9.377	3.632	2.151	1.563	272
Totale	291.845	308.789	249.234	242.448	243.801	98.239

Fonte: Dataforce

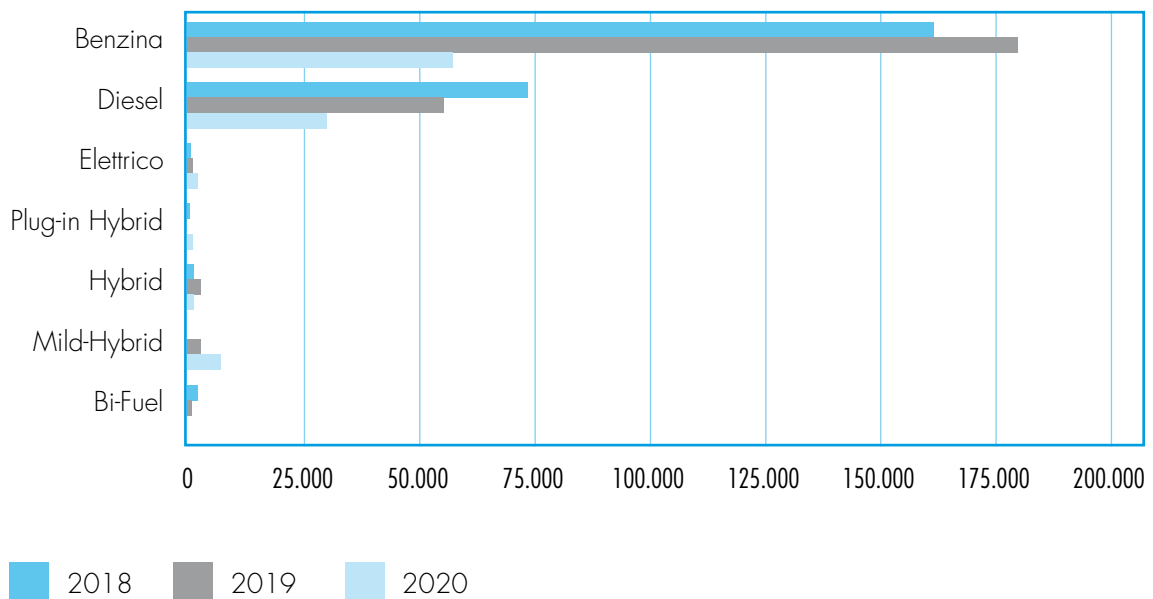
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 43 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Spagna 2018-2020



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

Grafico 44 – Alimentazione autovetture RAC Spagna 2018-2020



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

Regno Unito

Formidabile è l'accelerazione in UK delle elettriche nel NLT: dal 3% del 2019 al 16% del 2020. Cui si aggiunge una quota molto rilevante di ibride: 26% (11% plug-in, 6% full, 9% mild). Diesel dimezzato rispetto all'anno precedente (al 18% del mercato del long rent), benzina al 40%. Nel noleggio a breve termine, forte espansione per le ibride mild, aumentate dal 2019 al 2020 dall'1% all'11%. Le elettriche conquistano un residuale 1% del RAC.

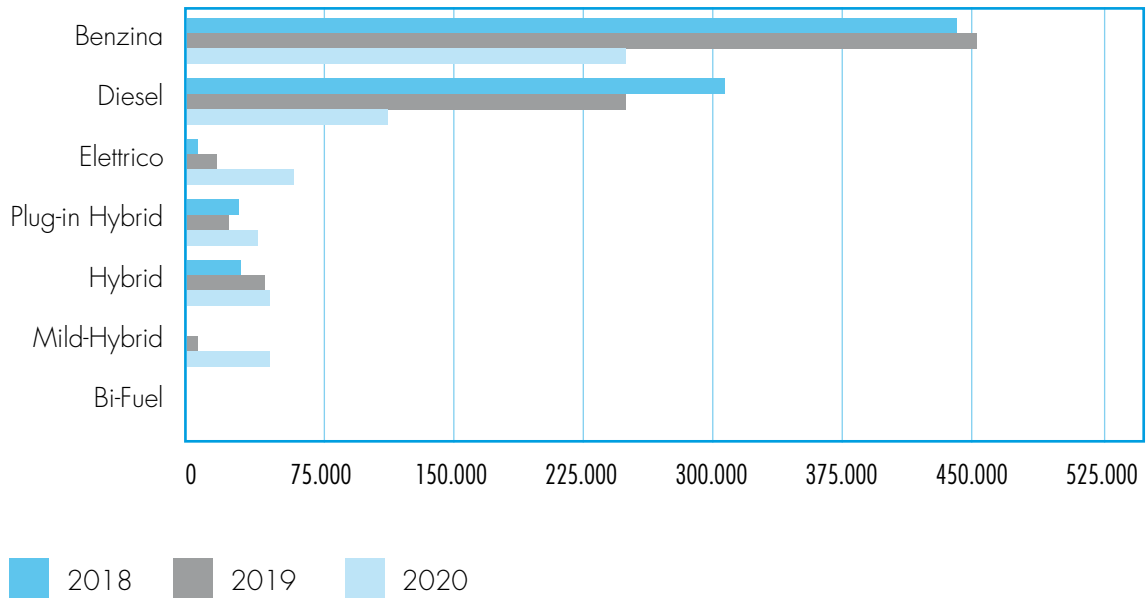
Tabella 88 - Alimentazioni autovetture flotte aziendali e RAC EU - Regno Unito 2018-2020

REGNO UNITO	Flotte aziendali (*)			RAC		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Alimentazioni						
Benzina	441.780	453.326	295.355	121.536	139.908	61.698
Diesel	308.667	251.280	114.955	74.544	62.891	22.878
Elettrico	6.186	16.730	61.735	35	120	1.008
Plug-in Hybrid	29.049	22.681	38.919	1.079	1.213	2.665
Hybrid	31.449	43.093	44.262	7.510	5.102	5.828
Mild-Hybrid	754	8.324	46.796	0	1.540	11.234
Bi-Fuel	0	0	22	0	0	0
Totale	817.885	795.434	602.044	204.704	210.774	105.311

Fonte: Dataforce

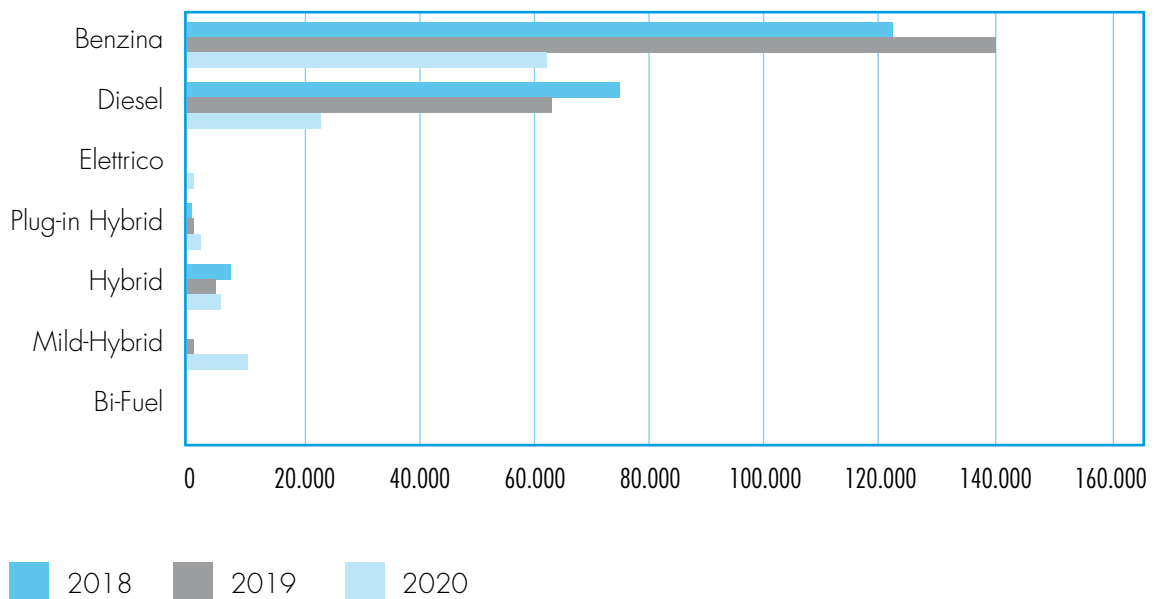
(*) comprensivo di acquisti, leasing finanziari, NLT

Grafico 45 – Alimentazione autovetture flotte aziendali Regno Unito 2018-2020



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

Grafico 46 – Alimentazione autovetture RAC Regno Unito 2018-2020



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

L'impatto dell'aggiornamento delle flotte con l'introduzione di veicoli elettrici ed ibridi è multiforme e riveste molti aspetti. Se importante contributo è l'auspicabile modulazione della tassazione in base ai livelli di CO₂/km, altrettanto di rilievo è un maggior impulso all'installazione di un'adeguata rete di infrastrutture di ricarica. La situazione al 2020 indica come con le nostre 20.000 colonnine, siamo ancora indietro rispetto al resto d'Europa, dove ne funzionano 250.000. Occorre colmare il gap. Anche studiando soluzioni per ridurre il carico fiscale sulle flotte aziendali elettriche.

I SERVIZI DI CAR SHARING

Il 2020 è stato un anno drammatico per le attività del car sharing in Italia.

Si stima che tutti gli operatori operanti nel Bel Paese abbiano erogato oltre 6 milioni di noleggi, registrando una contrazione del 53% rispetto agli oltre 13 milioni del 2019.

Dal punto di vista della flotta, il decremento è stato meno vistoso rispetto a quello dei noleggi. Tra attività a flusso libero e quelle station based, le vetture disponibili per il car sharing nelle città italiane sono state quasi 6.000 contro le circa 8.000 del 2019, segnando una diminuzione del 27%.

Tabella 89 - I numeri del Car Sharing in Italia - 2020

	2020	2019	var %
Vetture in flotta	5.814	7.994	-27%
Noleggi effettuati	6.077.757	13.023.766	-53%

In realtà, la contrazione della flotta del 2020 rispetto all'anno precedente sconta l'uscita di scena di un operatore (non a causa del Covid) che aveva una flotta superiore alle 1.000 unità.

Il lockdown, che ha generato il blocco quasi totale della mobilità nei mesi compresi tra marzo e maggio del 2020, ha provocato una riduzione dei noleggi di oltre il 70% in quel periodo. Poi si è registrata una ripresa a settembre ed ottobre rispetto ai mesi precedenti fino alle nuove restrizioni di fine anno.

Eppure, gli operatori hanno fatto tutto il possibile per mantenere il presidio nelle città, svolgendo un ruolo fondamentale durante la pandemia al fine di sostenere il servizio pubblico locale contingentato e ritenuto non sicuro da una parte della cittadinanza. A questo proposito gli operatori si sono immediatamente attivati per adottare tutte le misure necessarie alla sanificazione dei veicoli.

Nel 2020 sono cambiate le abitudini di utilizzo del car sharing: sono diminuiti i noleggi in centro città e aumentati quelli in periferia. Inoltre, gli utilizzi del car sharing si sono distribuiti in modo più uniforme nell'arco della giornata rispetto agli anni precedenti, in cui si concentravano soprattutto nelle classiche ore di punta.

In più si è registrato da parte di alcuni grandi operatori l'incremento della durata dei noleggi, determinata dalle nuove formule a lungo termine del car sharing, attivate proprio per attirare una parte di domanda che, nonostante il Covid, aveva bisogno di mobilità in modo continuativo.

Necessità interventi della PA

Per risollevarlo il settore del car sharing sono necessari interventi strutturali da parte della PA.

Abolizione del Canone Annuale

Per sostenere un servizio essenziale per la mobilità sostenibile, è necessario che le amministrazioni comunali eliminino il canone annuale richiesto ai player del car sharing per svolgere il proprio servizio, a prescindere dal tipo di motorizzazione.

Azione già intrapresa dai Comuni di Roma e Bologna e, al momento in via transitoria, anche dal Comune di Torino. L'utilizzo del car sharing, infatti, genera un enorme beneficio per l'ambiente, non solo in termini di riduzione dell'inquinamento e del traffico, ma anche nel riadattare l'assetto urbanistico delle nostre città. Se un'auto privata rimane generalmente parcheggiata circa il 95% della sua vita utile, al contrario un'auto condivisa è in continua circolazione. Come calcolato dal MIT Senseable City Lab di Carlo Ratti nello studio "Unparking", il car sharing potrebbe ridurre dell'86% gli spazi pubblici occupati dagli stalli per la sosta, ridestinandoli così alla creazione di spazi verdi, corsie per la mobilità dolce e dehor per le attività commerciali, particolarmente colpite dalle restrizioni imposte dalla pandemia. È dunque un controsenso richiedere agli operatori di pagare un canone annuale per la sosta dei veicoli condivisi, quando sono proprio i servizi di car sharing a liberare il suolo pubblico e ad abbattere drasticamente la necessità di parcheggi.

Allineamento dell'IVA al 10%

Tra le misure proposte dal settore, vi è l'allineamento dell'aliquota Iva al 10%, ossia l'aliquota in vigore per il trasporto urbano di persone. Nonostante, infatti, il car sharing a flusso libero sia un servizio gestito da operatori privati, rientra a tutti gli effetti nel network dei trasporti urbani messi a disposizione dei cittadini. La natura del servizio è proprio quella di porsi come prezioso complemento ai mezzi pubblici ed essere utilizzato anche per gli spostamenti del primo/ultimo miglio o per raggiungere importanti snodi, quali le stazioni ferroviarie. Per questo anche il car sharing dovrebbe rientrare tra i servizi assoggettati ad aliquota Iva del 10%, anziché

del 22%, aliquota prevista per altre prestazioni di trasporto urbano di persone, come Tpl e Ncc.

Inclusione nel Buono Mobilità

Nel 2020 ha avuto successo il cosiddetto Buono Mobilità, la copertura del 60% della spesa fino a un massimo di 500 euro, per l'acquisto di biciclette, monopattini o mezzi simili, e per l'utilizzo di servizi di mobilità condivisa ad uso individuale, esclusi però quelli mediante autovetture. Il settore chiede di rinnovare questo incentivo, includendo tra i servizi acquistabili anche il car sharing. In un Paese come l'Italia, che si colloca al secondo posto in Europa per numero di vetture pro capite (dati Eurostat), il car sharing rappresenta la forma di trasporto più simile all'auto di proprietà, ma con benefici ambientali nettamente superiori, come la riduzione del traffico, dell'inquinamento e dell'utilizzo di spazi di parcheggio. Questo perché gli utenti della mobilità condivisa camminano maggiormente, mentre percorrono in auto meno chilometri.

Di conseguenza, il car sharing è l'unico servizio che può davvero sostituire l'utilizzo del mezzo privato, pur mantenendo un alto livello di flessibilità, in particolare per i lunghi spostamenti per cui è più difficile che gli utenti facciano uso dei servizi di micromobilità. Basti pensare che, secondo lo studio condotto dall'Istituto Tecnologico di Karlsruhe (KIT), nella città di Roma un'auto condivisa sostituisce dalle 4 alle 14 vetture private, confermando quindi il grande potenziale che ha il car sharing nel rendere le nostre città più vivibili.

Fondi pubblici per la promozione del MaaS

Numerose amministrazioni italiane stanno pianificando piattaforme MaaS (Mobility as a Service) per abilitare l'integrazione tra le diverse opzioni di mobilità sostenibile presenti in città, disincentivando l'uso dell'auto privata. D'altro canto, però, alcune amministrazioni hanno richiesto agli operatori del mondo dello sharing di predisporre dei voucher scontati per coinvolgere maggiormente gli utenti nell'utilizzo delle piattaforme MaaS. Tali bonus potrebbero essere erogati tramite fondi pubblici con l'auspicio che, in un momento di crisi economica, gli operatori della sharing mobility non siano aggravati da ulteriori costi.

I SERVIZI DI DIGITAL AUTOMOTIVE

Il mondo delle company car e l'arrivo della tecnologia 5G

Con l'avvento del 5G si aprirà un panorama affascinante e rivoluzionario per l'automotive, per noi tutti cittadini, PA, aziende. Miliardi di dati disponibili in una multi connessione di vari soggetti interessati ai servizi di mobilità.

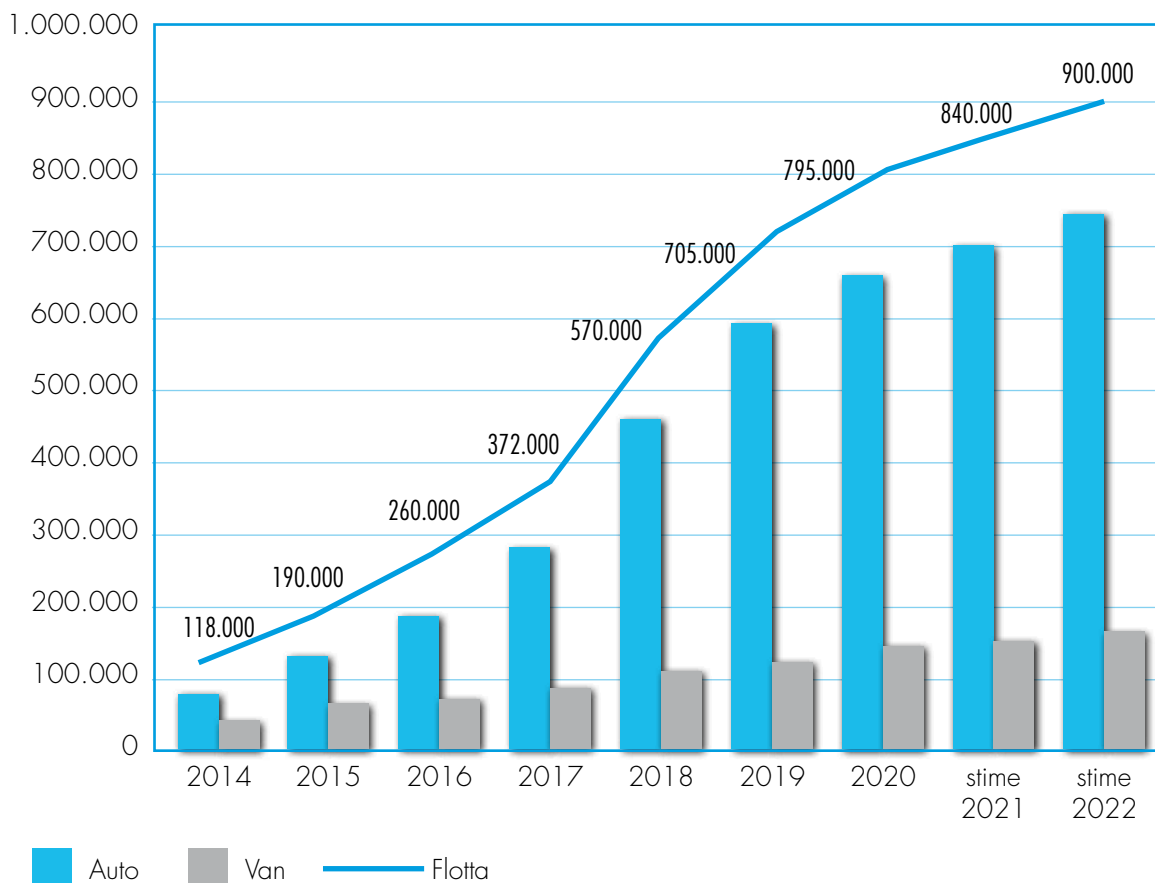
È per questo che ANIASA ha costituito una nuova sezione, Digital Automotive, per dare voce unitaria ad importanti aziende attive da tempo ed a livello internazionale nella telematica applicata alle flotte.

La stessa nuova denominazione di ANIASA fotografa gli scenari in dinamico sviluppo dei servizi di mobilità nel prossimo decennio ed evidenzia l'interesse associativo alle analisi, dibattiti ed attività sulla smart mobility e sui nuovi modelli di mobilità personale e aziendale.

Le aziende di noleggio, forti di esperienza e know how sui servizi di mobilità, sono da anni in contatto collaborativo con le nuove realtà fornitrici di hardware e software applicato alle rinnovate esigenze della flotta. La mobilità condivisa - che spazia dai servizi di noleggio veicoli a breve e lungo termine, ai servizi di car sharing, a nuovi servizi di mobilità generale e specifica per soggetti privati, aziende, Pubbliche Amministrazioni - è da tempo attiva su questo fronte strategico, considerando che su una flotta di 1,1 ml di veicoli oltre il 70% ha a bordo un sistema di collegamento telematico.

Scenari in rapido sviluppo che proprio per tale impeto incrociano e sono affiancati da normative sulla gestione dei dati spesso ancora generali, fluide, su cui il dibattito, le riflessioni e gli aggiornamenti sono continui.

A livello mondiale su tali fronti l'Unione Europea è all'avanguardia.

Grafico 47 - Dispositivi telematici flotta noleggio a lungo termine 2014-2020

Il Digital Services Package

Il Digital Services Package è il pacchetto di norme con cui l'Europa sta lavorando da inizio 2021 ad un nuovo mercato unico digitale, a tutela dei propri interessi economici e dei diritti di cittadini ed imprese. Ci troviamo di fronte ad uno dei progetti faro del piano della Commissione per creare un'Europa adatta all'era digitale, per promuovere innovazione e competitività dell'ambiente online europeo.

Un percorso che completa quello del GDPR. Oltre che essere leader nella legislazione privacy e nel rispetto del trasferimento dei dati, l'Europa è così in prima linea nella creazione di un panorama digitale unico.

Una proposta di complessa regolamentazione che è diretta essenzialmente alla regolamentazione ex ante delle attività delle grandi piattaforme online che agiscono come gatekeeper, che attualmente stabiliscono le regole per i loro utenti e i loro concorrenti.

L'iniziativa dovrebbe garantire che tali piattaforme si conformino a principi di equità e di libera concorrenza, che siano tutelati i concorrenti esistenti e possano nascere nuovi operatori, in modo che gli utenti abbiano più scelta e il mercato unico rimanga competitivo e aperto alle innovazioni.

Tra i settori sono ricompresi i servizi di mobilità e di trasporti e sono quindi interessate tutte le piattaforme di mobilità: problematica principale la liceità del trattamento dei dati degli utenti e degli standard del consenso richiesto nella pubblicità targettizzata.

Le grandi opportunità del PNRR

È un momento storico, un'occasione irripetibile per il nuovo Governo, che sta lavorando alle grandi riforme per attuare il PNRR. Gli investimenti già previsti per la digitalizzazione e la connettività delle infrastrutture stradali sono fondamentali per dare maggiore efficienza nei trasporti e sicurezza nella circolazione.

La Missione numero 1 del PNRR ha come obiettivo dare un impulso decisivo al rilancio della competitività e della produttività del Sistema Paese, dotando in particolare tutto il territorio nazionale della fornitura di banda larga e di connettività ad alte prestazioni. Per una sfida di questa entità è necessario un intervento profondo, che agisca su più elementi chiave del nostro sistema economico: la connettività per cittadini, imprese e pubbliche amministrazioni, una PA moderna e alleata dei cittadini e del sistema produttivo.

Lo sforzo di digitalizzazione e innovazione è centrale nella Missione 1, ma riguarda trasversalmente tutte le altre, in quanto investe il continuo e necessario aggiornamento tecnologico nei processi produttivi; le infrastrutture nel loro complesso, da quelle energetiche a quelle dei trasporti, dove i sistemi di monitoraggio con sensori e piattaforme dati rappresentano un archetipo innovativo di gestione in qualità e sicurezza degli asset (Missioni 2 e 3). Gli investimenti previsti dalla Missione devono essere ben utilizzati per garantire un deciso salto di qualità nel percorso di digitalizzazione del Paese.

L'Italia si posiziona oggi al 25° posto in Europa come livello di digitalizzazione (DESI 2020), a causa di vari fattori che includono sia la limitata diffusione di competenze digitali, sia la bassa adozione di tecnologie avanzate, ad esempio le tecnologie cloud. Al tempo stesso, l'Italia ha visto un calo della produttività nell'ultimo ventennio, a fronte della crescita registrata nel resto d'Europa. Uno dei fattori che limitano la crescita di produttività è il basso livello di investimenti in digitalizzazione e innovazione, soprattutto da parte delle piccole e medie imprese che costituiscono la maggior parte del nostro tessuto produttivo.

Puntare sulla digitalizzazione per sostenere la ripresa del settore automotive

La pandemia ha avuto effetti evidenti sull'economia comportando un netto rallentamento del settore automotive. Per supportare la ripresa del settore automotive nazionale sarà necessario sfruttare tutte le risorse disponibili. In particolare, la digitalizzazione rappresenta un fattore determinante in un processo di ripresa che non può essere rimandato. Proprio nel superamento delle difficoltà congiunturali diversi processi del settore automotive si stanno digitalizzando. Dai processi di scelta e acquisto dell'auto fino ad arrivare alle iscrizioni alla scuola guida, il digitale diventa sempre più importante per il settore che non può prescindere dall'implementazione di tecnologie avanzate di automazione e digitalizzazione. I processi tradizionali devono diventare più efficienti e la digitalizzazione può agevolare questa trasformazione.

Automotive e IOT

La rivoluzione dell'industria dell'auto - da mera produttrice di veicoli e di "tradizionali" servizi aggiuntivi a fornitrice di servizi di mobilità - sta cambiando il volto e l'operatività dei principali operatori. I veicoli di ultima generazione sono diventati dispositivi IoT. I dati dei veicoli possono essere utilizzati per diversi tipi di servizi ancillari o meno, dalla navigazione alla manutenzione, dalla diagnostica fino all'offerta di servizi di infotainment ed assicurativi customizzati, una tecnologia che consente servizi di connettività dei veicoli a 360°.

E, pertanto, alla tradizionale vendita di veicoli si collegano sempre più non solo l'offerta dei tradizionali servizi (come attività di finanziamento e di pacchetti di assistenza post-vendita), ma anche nuovi servizi di mobilità "all-inclusive". Un contesto in cui si stanno affacciando sul mercato nuovi operatori, offrendo servizi digitali e contendendo così l'offerta da parte degli OEM.

I fornitori di prodotti e servizi incontrano nelle piattaforme utenti e clienti e ne identificano le preferenze. Gli sviluppi derivanti dall'utilizzo della tecnologia 5G applicata a tale settore consentono pertanto nuove forme di connessione (la cosiddetta hybrid connection), come riportato nello studio del Comitato Trasporti del Parlamento Europeo pubblicato a dicembre 2020. Studio che individua una molteplicità di applicazioni riguardanti il mondo della mobilità. Tra queste le applicazioni CCAM (Connected Cooperative Automated Mobility) destinate ad integrare diversi servizi di assistenza alla guida, le applicazioni MaaS (Mobility as a Service), nelle quali una molteplicità di servizi di trasporto sono integrati in un unico servizio di mobilità attraverso delle app disponibili on demand, e le applicazioni C-ITS (Cooperative Intelligent Transport System) per offrire servizi afferenti alla sicurezza, al traffico e alla sostenibilità dei veicoli. Un contesto in cui i dati degli utilizzatori rivestono un ruolo fondamentale.

Le linee guida dell'EDPB

In un sistema in cui le auto connesse aumentano ogni giorno nelle nostre strade e la guida autonoma rappresenta il futuro, individuare i principi per il trattamento dei dati personali che queste auto processano è la base di partenza per qualsiasi studio e sviluppo nel settore automobilistico.

La connessione telematica è diventata essenziale per la miglior gestione della flotta e per assicurare la miglior sicurezza del driver e degli stessi veicoli. Tecnologia con effetto sul monitoraggio e la riduzione dei costi, come moltiplicatore di sicurezza e di produttività, di riduzione dell'inquinamento.

Dopo una consultazione pubblica rallentata dalla pandemia, a marzo 2021 sono state definitivamente adottate, le linee guida dell'European Data Protection Board (EDPB) riguardanti i veicoli connessi, di grande rilievo per i principi enunciati.

Le linee guida riguardano esclusivamente il trasporto privato delle persone. È infatti espressamente escluso dall'ambito di applicazione l'uso professionale dei veicoli connessi, vale a dire il trasporto pubblico. Tre le grandi aree di intervento: la localizzazione, con vari aspetti riguardo l'individuazione del soggetto; le informazioni da rendere agli interessati e la raccolta dei dati.

È evidente che la rivoluzione digitale dell'industria automobilistica procede speditamente e sarà necessario rispondere alle nuove sfide del mercato in una logica d'insieme che tenga conto dei molteplici profili, regolatori, antitrust, IP e data protection e della necessaria interazione.

Le linee guida finali sono state ora adottate dall'EDPB e anche le Autorità nazionali per la protezione dei dati che hanno precedentemente pubblicato documenti in argomento dovranno aggiornare le loro linee guida a quelle dell'EDPB.

Primo obiettivo ANIASA è un Codice di regolamentazione per la gestione dei dati da sottoporre al Garante della Privacy.

IMPRESSE ASSOCIATE

**ACI GLOBAL S.p.A.**www.aciglobal.it

ACI Global Servizi

ACI GLOBAL SERVIZI S.p.A.www.aciglobalservizi.it

ACI Infomobility

ACI INFOMOBILITY S.p.A.www.acinfomobility.it**ADDUMA CAR S.r.l.**www.addumacar.it**ALD**
Automotive**ALD AUTOMOTIVE ITALIA S.r.l.**www.aldautomotive.it**ALFAEVOLUTION TECHNOLOGY S.p.A.**www.waytech.it**ALPHABET ITALIA S.p.A.**www.alphabet.com/it



ARVAL SERVICE LEASE ITALIA S.p.A.

www.arval.it

avis budget group



AVIS BUDGET ITALIA S.p.A.

www.avisautonoleggio.it

www.budgetautonoleggio.it

www.maggiore.it - www.amicoblu.it



AUTONOLEGGI DEMONTIS S.p.A.

www.autonoleggidemontis.com



B-RENT S.r.l.

www.b-rent.it



CAR2GO ITALIA S.r.l.

www.share-now.com



CARTABIANCA S.r.l.

www.cartabianca.eu



DEKRA ITALIA S.r.l.

www.dekra.it



ENI S.p.A

enjoy.eni.com



ESCARGO S.r.l.
www.escargo.it



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



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



GEOTAB GmbH
www.geotab.com/it/



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



LEASEPLAN ITALIA S.p.A.
www.leaseplan.com/it-it/



LOCAUTO S.p.A.
www.locautorent.com



LOCAUTO RENT S.p.A.
www.locautorent.com



LOJACK ITALIA S.r.l.
GRUPPO CALAMP

www.lojack.it



MERCURY S.p.A.

www.mercuryspa.it



METROPARK S.p.A.

www.metropark.it



MORINI S.p.A.

www.morinirent.com



OCTO TELEMATICS S.p.A.

www.octotelematics.com



PROGRAM
di Autonoleggio Fiorentino Srl

www.programautonoleggio.com



REFEEL EMOBILITY S.r.l.

www.emobility.refeel.eu



RENT MAX S.p.A.

www.rentmax.it



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



SAFO GROUP S.p.A.
www.safogroup.eu



SICILY BY CAR S.p.A.
www.sicilybycar.it



SIFÀ
Società Italiana Flotte Aziendali S.p.A.
www.sifa.it



TARGA TELEMATICS S.p.A.
www.targatelematics.com



TEXA S.p.A.
www.texa.it



UNIPOLRENTAL S.p.A.
www.unipolrental.it



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



VIASAT S.p.A.
www.viasatonline.it



VILLAGE RENT S.r.l.
www.villagerent.it



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



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



WINFED S.r.l. - ITALY CAR RENT
www.italycarrent.com

ADESIONE TECNICA



LEASYS S.p.A. a socio unico
www.leasys.com



LEASYS RENT S.p.A. a socio unico
www.leasysrent.com

SOCI AGGREGATI



A&C BROKER S.r.l. Unipersonale

www.aecbroker.com



ABEONA S.r.l.

www.abeona.it



AGENZIA ITALIA S.p.A.

www.agita.it



CONSORZIO D.E.A.

www.consorziodea.com



D.C.A. CONSULTING S.r.l.

www.dcaconsulting.it



FAROTTO S.r.l.

www.farottoauto.it



HANDLING S.r.l.

www.handlingonline.com



IL NEGOZIO DEL NOLEGGIO

www.ilnegoziodelnoleggio.com



MUOVIAMO PARKING S.r.l.

www.muoviamo.it/parking.html



PANTOMAX AUTOMOTIVE S.r.l.

www.pantomax.it



PETIT FORESTIER ITALIA S.r.l.

www.petitforestier.it



PRIME S.r.l.

www.primerentcar.com



RHIAG S.r.l.

www.rhiag.com



TIWAY S.r.l.

www.tiway.it

Promosso da

ANIASA

Immagine coordinata, editing

Sumo Publishing - Fleet Magazine

Realizzato da

Sumo Publishing - Fleet Magazine

Analisi Dati e Redazione

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

*Flotte aziendali in EU
e servizi di Digital Automotive
a cura di ANIASA*

Finito di stampare
nel mese di giugno 2021

“Rapporto ANIASA 2020”
è disponibile sul sito
www.aniasa.it

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

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

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

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

Diritti: ANIASA