

BUSINESS FLOTTE NOLEGGIO E AUTO AZIENDALI

# Ritorno alla normalità

Il noleggio a lungo termine fa segnare qualche numero negativo, ma ci si confronta con un 2023 vivacizzato da molte consegne ritardate

**F**ra gennaio e marzo, il noleggio a lungo termine ha subito una leggera battuta d'arresto rispetto allo stesso periodo del 2023. Le immatricolazioni sono calate del 7,98%, a causa soprattutto delle auto (giù del 13,55%), mentre i veicoli commerciali leggeri sono cresciuti del 33,83%. Pur se in flessione, ricordiamo che i veicoli immatricolati per il noleggio a lungo termine sono il 22,46% dell'intero mercato italiano, e considerando anche il breve termine si arriva al 31%.

## NEL 2023, CONSEGNE IN RECUPERO

Il segno meno, poi, va interpretato. C'è innanzitutto il confronto con una prima parte del 2023 ricca di immatricolazioni grazie alla fine della crisi dei microchip (auto ordinate molto tempo prima sono arrivate quasi tutte insieme ai clienti). Inoltre, quest'anno si è scontato il ritardo nell'erogazione dei nuo-

vi ecoincentivi, annunciati con fin troppo anticipo. Questa situazione ha convinto molte società a posticipare il rinnovo delle loro flotte.

## IN PROPORZIONE, I PRIVATI ARRETRANO

Nei primi tre mesi dell'anno, l'83,3% dei contratti a lungo termine è stato stipulato da clienti professionali. La quota dei privati ha visto negli ultimi quattro anni un andamento piuttosto altalenante, raggiungendo l'apice nel 2021 (23,2%), per poi scendere negli anni seguenti, chiudendo il primo trimestre del 2024 al 16,7% (nel 2023 il minimo, con il 14,6%).

## ARRIVANO LE AUTO PER I TURISTI

Se le immatricolazioni per il lungo termine sono in negativo, quelle per veicoli da usare nel noleggio breve sono cresciute del 71,13%. Un vero boom, trainato dalle auto piccole e medie in vista della stagione turistica, ma la situazione dovrebbe farsi più "tranquilla" nel 2025.



## SALVATORE SALADINO

Country Manager della Dataforce Italia

### Il noleggio ha del potenziale ancora inespresso

► **Il rallentamento del noleggio a lungo termine dipende solo dal ritardo degli incentivi?**

La mancata entrata in vigore dei nuovi e più sostanziosi incentivi è uno dei motivi della flessione in questi primi mesi dell'anno. Alcuni operatori stanno ritardando le consegne proprio per sfruttare al massimo le opportunità dei bonus statali, anche a vantaggio del cliente. Ma il comparto del lungo termine appare in rallentamento anche perché il confronto è con un inizio del 2023 che fu molto positivo (nel primo semestre il noleggio

a lungo termine fece segnare +50%, per poi rallentare il ritmo di crescita nella seconda parte dell'anno). L'accelerazione era dovuta al recupero delle consegne degli ordini inevasi durante la crisi dei microchip (tra la richiesta e la consegna passava anche un anno).

► **Nel lungo termine, il noleggio ai privati è calato nel 2023 e anche quest'anno è sotto la media degli anni precedenti. Come lo spiega?**

L'anno scorso le immatricolazioni nel lungo termine ai privati sono calate del 34%. I dati del primo trimestre 2024 non possono ancora essere presi in considerazione a causa dei ritardi di iscrizione degli utilizzatori nell'archivio dei lo-

catari. Penso, però, che quest'anno la quota del noleggio ai privati subirà un'ulteriore contrazione, che potrebbe arrivare a 30.000 vetture, contro le più di 36.000 del 2023. Il motivo? Nonostante sempre più privati vogliano accedere al noleggio, quelli che riescono a passare i controlli di solvibilità sono pochi. Il potenziale è alto, la platea di chi ci viene affidato invece è limitata.

► **L'autonomia in modalità elettrica delle ibride plug-in è in crescita. Ci sarà un'inversione di tendenza su questa tecnologia?**

Penso che il trend negativo delle plug-in sia difficile da ribaltare. Sono convenienti solo se si ricaricano frequentemente e se si usano su percorsi brevi. In caso contrario l'auto si porta a spasso una zavorra inutile. Inoltre, i loro costi di listino sono elevati e il valore residuo dell'usato è penalizzato (quasi al pari delle elettriche).

## UN'UTILITARIA IN MEZZO ALLE CROSSOVER

Nei primi tre mesi dell'anno, la piccola Fiat Panda si riconferma regina del noleggio a lungo termine (era in testa anche nello stesso periodo del 2023). Scendono invece dal podio la Lancia Ypsilon (che resta prima nel noleggio breve) e la Peugeot 3008, rimpiazzate dalla Nissan Qashqai e dalla Volkswagen T-Roc. Per l'utilitaria della Lancia e la crossover francese il risultato si spiega

col fatto che entrambe erano a fine carriera e quindi il loro "appeal" per i principali utilizzatori (le aziende) è calato. **EXPLOIT GIAPPONESE** Balza all'occhio il risultato della crossover compatta **Toyota Yaris Cross** (che c'è solo full hybrid). La giapponese è il modello che cresce di più fra le prime cinque 5. Nei primi tre mesi del 2023 era la terza auto più noleggiata dai privati.



NOLEGGIO A LUNGO TERMINE	GENN.-MARZO 2024	GENN.-MARZO 2023	DIFFERENZA %
1 Fiat Panda	6.793	5.431	+25,08%
2 Nissan Qashqai	3.381	2.085	+62,16%
3 Volkswagen T-Roc	2.242	2.232	+0,45%
4 Toyota Yaris Cross	2.221	1.316	+68,77%
5 Kia Sportage	1.965	1.616	+21,60%
<b>TOTALE</b>	<b>94.296</b>	<b>109.078</b>	<b>-13,55%</b>



**RUOTE ALTE ASSAI APPREZZATE**  
Il tipo di auto noleggiata varia a seconda del cliente, ma le crossover e le suv (come la Mercedes GLB) vanno sempre per la maggiore



### GIUSEPPE BENINCASA

Direttore generale dell'Aniasa (Associazione nazionale dell'autonoleggio)

#### Sull'elettrico c'è un problema di costi di gestione

► **L'accordo raggiunto col Governo (a inizio anno) sugli ecoincentivi può dirsi soddisfacente per il settore del noleggio?**

Sì, certo. Rappresenta un passo avanti rispetto alla situazione creatasi negli scorsi anni. Il fatto che anche il noleggio ora goda del 100% degli sconti (e non più solo del 50% come in passato) elimina una distorsione del mercato che penalizzava ingiustamente il settore. Da parte nostra, abbiamo anche esteso la discussione col governo alla possibilità d'introdurre il leasing sociale per consentire alle fa-

sce di reddito più basse di accedere a soluzioni tecnologiche più avanzate e "pulite".

► **Nel lungo termine riferito alle auto, il diesel ha perso terreno: la disaffezione verso il gasolio è ormai conclamata?**

Con le politiche aziendali che si orientano sempre di più verso il "green" è inevitabile che il gasolio perda quote (nonostante si tratti di una tecnologia valida, che sconta un forte pregiudizio ideologico). Di conseguenza, il mercato delle flotte si sta dirigendo sempre di più verso l'ibrido a benzina. La situazione si ribalta completamente se si prende in esame il breve termine. Qui, il diesel dice ancora la sua.

► **Le vendite dei modelli a "pila" non decollano. Quali sono le ragioni?**

I veicoli commerciali elettrici "sfondano" soprattutto in città. Qui ci sono più colonnine e c'è una maggiore sensibilità nei confronti di questa tecnologia (che risolve, fra l'altro, i problemi di accesso ad alcune zone a traffico limitato). Per le vetture, il discorso è più complesso. Da un lato, le aziende non scommettono ancora del tutto sulle auto a "pila", mentre i privati sembrano più reattivi e puntano sul noleggio per tutelarsi dal rischio dell'obsolescenza tecnologica delle batterie, oppure perché non vogliono legarsi "mani e piedi" alla "corrente" e lasciano aperta la possibilità di tornare alla benzina o al gasolio. Più in generale, il grande ostacolo alla diffusione su larga scala delle elettriche nel noleggio sono gli elevati costi di gestione delle flotte.

**BUSINESS** FLOTTE NOLEGGIO E AUTO AZIENDALI

## I VEICOLI COMMERCIALI RALLENTANO LA "FRENATA" DEL NOLEGGIO

Se nel lungo termine le vetture arretrano, lo stesso non si può dire dei veicoli commerciali leggeri, che tengono botto e crescono, attestandosi su una quota di mercato (sul totale delle immatricolazioni nel lungo termine) del 36,40% contro il 20,81% delle autovetture.

### ITALIANI A VALANGA

I numeri parlano chiaro: i modelli italiani sono ancora i più noleggiati (anche per via della capillarità della rete dei servizi d'assistenza e manutenzione). La Fiat monopolizza la classifica, piazzando quattro suoi veicoli nelle prime cinque posizioni. L'unico modello a indietreggiare è il Fiat Fiorino (pesa la concorrenza del più moderno Fiat Doblò).

### IN ATTESA DELLA NUOVA C3 VAN

Rispetto al 2023 scende dal terzo gradino del podio la Citroën C3 Van. Un risultato dovuto fatto che questo modello sta per essere rimpiazzato da una crossoverina che manterrà lo stesso nome. Al momento, però, non è dato sapere se verrà proposta anche in versione van (le indiscrezioni propendono per il sì).



NOLEGGIO A LUNGO TERMINE	GENN.-MARZO 2024	GENN.-MARZO 2023	DIFFERENZA %
1 Fiat Ducato	2.005	1.530	+31,05%
2 Fiat Doblò	1.802	1.220	+47,70%
3 Ford Transit	1.787	294	+507,82%
4 Fiat Panda	1.509	1.203	+25,44%
5 Fiat Fiorino	925	1.356	-31,78%
<b>TOTALE</b>	<b>19.451</b>	<b>14.534</b>	<b>+33,83%</b>

### VARIETÀ PREMIATA

Il Ford Transit è il primo veicolo commerciale non italiano in classifica. La fortissima crescita si può legare in parte all'ampia disponibilità di carrozzerie e motori (pure ibridi)

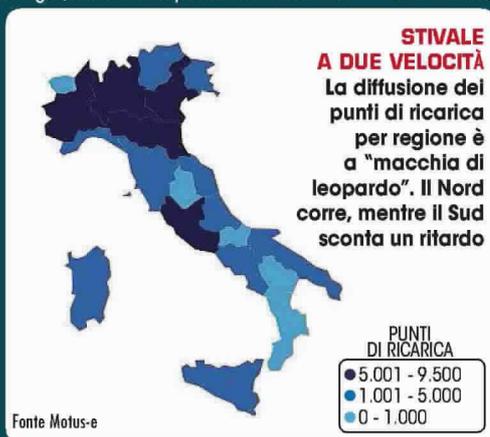
## L'ELETTRICO NON SFONDA, MA IL FULL HYBRID È IN CRESCITA

La tanto auspicata transizione elettrica sembra avere un effetto molto limitato sul settore del noleggio. I veicoli a "pila" non sfondano né sulle auto né sui veicoli commerciali, dove le quote di mercato restano irrisorie; quasi quanto il gas, che ormai è praticamente estinto.

Questa disaffezione si deve ai costi elevati dei veicoli in attesa dei nuovi incentivi e alla cronica carenza di colonnine pubbliche. A marzo del 2024 (secondo Motus-e) i punti di ricarica in Italia sono 54.164, lontani dai 127.500 della Francia e ai 131.000 della Germania.

### ALTERNATIVE AL GASOLIO CERCASI

Benissimo le ibride full (il discorso vale pure per i veicoli commerciali) e "leggere" (anche perché molti modelli sono almeno mild hybrid). In calo le plug-in: se non ricaricate con costanza, è difficile che convengano,



NOLEGGIO A LUNGO TERMINE	GENNAIO-MARZO 2024	GENNAIO-MARZO 2023	DIFFERENZA% 2023/2024	QUOTA GENNAIO-MARZO 2024
<b>VETTURE</b>				
1 Benzina + mild hybrid	38.737	42.346	-8,52%	41,08%
2 Diesel + mild hybrid	34.140	46.160	-26,04%	36,21%
3 Full hybrid	10.426	6.304	+65,39%	11,06%
4 Plug-in hybrid	6.503	9.664	-32,71%	6,90%
5 Elettrico	3.740	3.689	+1,38%	3,97%
6 Gas	750	915	-18,03%	0,80%
<b>TOTALE</b>	<b>94.296</b>	<b>109.078</b>	<b>-13,55%</b>	<b>100%</b>
<b>VEICOLI COMMERCIALI</b>				
1 Benzina + mild hybrid	1.929	1.428	+35,08%	9,92%
2 Diesel + mild hybrid	16.432	11.744	+39,92%	84,48%
3 Full hybrid	284	129	+120,16%	1,46%
4 Plug-in hybrid	11	45	-75,56%	0,06%
5 Elettrico	670	1.000	-33,00%	3,44%
6 Gas	125	188	-33,51%	0,64%
<b>TOTALE</b>	<b>19.451</b>	<b>14.534</b>	<b>33,83%</b>	<b>100%</b>