

Noleggio a lungo termine verso il 30% delle immatricolazioni

Flotte. Grazie alla decisione del Governo di ricomprendere anche le vetture in leasing nella platea dei beneficiari degli incentivi, negli ultimi mesi del 2022 gli operatori del settore hanno ripreso la corsa

Vincenzo Conte

Mille vetture al giorno: è questa la media delle auto immatricolate dal noleggio nel 2022. Secondo i dati di Aniasa (l'associazione di categoria), infatti, lo scorso anno il noleggio (sia a lungo sia a breve termine) ha immatricolato complessivamente 365mila vetture, quasi il 28% del totale immatricolazioni registrate da un mercato automotive in deciso calo rispetto al 2021 (-9,5%), confermando il suo ruolo chiave nella diffusione delle auto a basse emissioni, con una quota del 30% delle auto elettriche e del 56% delle ibride plug-in.

Dopo aver stabilmente superato il 25% del mercato, il noleggio è oggi proiettato verso il raggiungimento di quota 30% del totale immatricolazioni, livello ancora mai raggiunto in Italia. Anche grazie alla decisione tardiva del Governo di ricomprendere le vetture a noleggio nella platea dei beneficiari degli incentivi, negli

ultimi mesi dell'anno gli operatori di questo settore, che nella prima parte del 2022 avevano accusato un rallentamento nelle immatricolazioni, hanno ripreso la marcia, chiudendo con un dato decisamente positivo nel confronto con l'anno precedente (+9,5%). La crescita va addebitata esclusivamente al noleggio a lungo termine, che ha chiuso il 2022 con un significativo +19% (302.116 auto), a conferma della conquista di nuove fasce di clientela, in particolar modo tra i privati. È uno studio realizzato da Unrae (l'associazione delle case automobilistiche estere che operano nel nostro Paese) a chiarire ulteriormente i trend relativi alla penetrazione del noleggio nelle diverse fasce di utenza. Secondo questo studio, nel 2022 in Italia sono stati siglati 617.776 contratti di noleggio a lungo termine di autovetture, con una crescita del 15,8% rispetto ai 533.535 del 2021. La ripartizione tra le due macro-aree di utilizzatori vede la quota maggioritaria dell'85,2% sempre appannaggio delle società, titolari di

526.606 contratti (+16,3% sul 2021), e la restante quota del 14,8% a favore degli utilizzatori privati, con 91.170 contratti, cresciuti del 12,8% sull'anno precedente.

La regione dove si fa il maggiore ricorso al noleggio a lungo termine in Italia è la Lombardia (31,2% dei contratti), seguita da Lazio (13,9%) e Piemonte (13,3%). La Calabria ha il primato dei contratti nel canale degli utilizzatori privati (39%), seguita da Puglia (30,9%) e Molise (29,9%), che supera di poco la Campania (29,7%). Il diesel continua ancora a essere l'alimentazione preferita fra chi sceglie l'Nlt, anche se il trend generale è in costante discesa a vantaggio soprattutto delle ibride (Hev) e dei motori a benzina.

Come è iniziato il 2023 e quali sono le prospettive per i prossimi mesi? A gennaio e febbraio è stata registrata una nuova crescita delle immatricolazioni a noleggio, che migliora anche la performance di fine 2022, sia nel breve termine (+10,4%) sia nel lungo termine (+60%). L'amplia-

mento degli eco-incentivi per le vetture elettriche e ibride al noleggio, seppur tardivo e nella misura del 50%, inizia a sortire tangibili effetti. Nei primi 60 giorni dell'anno il noleggio ha immatricolato il 64% delle vetture ibride e il 31% di quelle elettriche. «Con l'auspicio che nel corso del 2023 si possa equiparare al 100% il sostegno degli incentivi anche per chi noleggia una vettura elettrica (al pari di chi l'acquista), la quota del noleggio è destinata ad aumentare ulteriormente e ad accelerare la diffusione di questi veicoli nel parco circolante nazionale», commenta il presidente di Aniasa, Alberto Viano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1.000

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

È la media delle auto immatricolate dal noleggio nel 2022 (dati Aniasa). Il noleggio ha un ruolo chiave nella diffusione di auto a basse emissioni

Identity Black.

Nella foto una Audi Q5 nell'allestimento speciale finora riservato ad A1 Sportback e a Q2 e ora esteso a A3, Q3 e Q5



Peso:26%

Flotte aziendali, ancora ritardi nelle consegne delle vetture

Logistica. Pesano la ristrutturazione del polo ferroviario in Germania, principale snodo distributivo europeo e la scarsa disponibilità di bisarche e autisti. A ciò si aggiunge l'asimmetria degli incentivi

Alessandro Palumbo

Continuano a perdurare i problemi legati ai ritardi delle consegne di auto, ma sono cambiate le cause. Se prima dipendevano esclusivamente dai ritardi della produzione, adesso si stanno spostando sempre più a valle della supply chain, cioè nella logistica. È in corso in Germania una ristrutturazione del polo ferroviario, principale snodo distributivo europeo e, inoltre, assistiamo a una scarsa disponibilità di bisarche e di autisti.

A ciò si aggiunge il fenomeno dell'asimmetria degli incentivi che ha fatto dirottare la capacità produttiva dei costruttori verso i settori più incentivati, penalizzando l'auto aziendale che è rientrata negli incentivi in ritardo, con il solo noleggio, e nella misura del 50%.

Le case automobilistiche si sono trovate di fronte alla scelta di privilegiare gli ordini post incentivi che avevano una marginalità superiore,

rispetto agli ordini pregressi che, come quelli del noleggio, erano meno redditizi.

In questo contesto l'Aniasa assume, secondo quanto riferisce il suo presidente Alberto Viano, una posizione di warning e di watch dog: «Facciamo attenzione che ci sia un equilibrio sul mercato per la disponibilità di vetture nuove. Alle case chiediamo il più possibile di rispettare la programmazione, anche in un momento difficile, come quello che stiamo vivendo. È di interesse comune coltivare un rapporto di reciproca collaborazione, in quanto il segmento del noleggio è in crescita continua ed è intrinsecamente in grado di servire in modo ottimale i clienti soprattutto in un momento di evoluzione tecnologica e di pressioni normative ed ecologiste sull'auto». Alla fine della catena, però, è il driver colui che subisce gli effetti dei ritardi delle consegne.

È complicato oggi per il driver sostituire l'auto alla scadenza del contratto di noleggio e, contestualmen-

te, salire sulla vettura ordinata in precedenza. Ma è altrettanto vero che gli operatori del noleggio difficilmente non assicurano mobilità ai driver clienti, anche se a volte i malcontenti esistono. «Una soluzione per garantire mobilità ai nostri clienti è sicuramente quella delle proroghe dei contratti di noleggio in essere» sostiene Marco Girelli, presidente e ad di Alphabet Italia.

Scegliere una vettura in stock è un'altra soluzione. «Nel 2023 verranno messi a terra 10mila veicoli di tutte le fasce, veicoli commerciali inclusi» afferma Andrea Compiani, Chief commercial officer di Unipol Rental.

Nel dna dei noleggiatori è, poi, insito l'approccio consulenziale che oggi diventa cruciale nel supportare il cliente con una oculata scelta del modello e degli optional, che si può tradurre in una riduzione dei tempi di consegna. «Programmiamo con largo anticipo le riunioni con i clienti, al fine di poter avviare gli ordini ben prima della scadenza, cercando

di assicurare la massima continuità di servizio» sostiene Federico Carracciolo, Managing Director e Dir. Comm di Athlon Italy.

Poi ci sono scelte particolari, soprattutto in un momento come questo in cui i prezzi delle auto usate sono elevati «abbiamo ritenuto di rispondere alle esigenze dei clienti che hanno bisogno di veicoli di pronta disponibilità - sostiene Paolo Ghinolfi, ad di Sifà - con un'offerta di ri-noleggio dei veicoli usati, con consegna in tempi rapidi e un canone decisamente concorrenziale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

3,7%

LA QUOTA DI MERCATO

Nel 2022 la quota delle auto elettriche sulle immatricolazioni di auto in Italia è stata del 3,7% contro il 12,1% dell'Unione europea



ALBERTO VIANO

Presidente Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio)

Tempi lunghi.

Tra le cause che determinano ritardi nella consegna dei veicoli per le flotte aziendali anche la carenza di autisti



Peso:25%