

Nuova primavera per le flotte con la ripartenza delle consegne

Mercato. Il noleggio a lungo termine segna una crescita del 9% raggiungendo un giro d'affari di 1,7 miliardi di euro. Le immatricolazioni nel primo trimestre a quota 111mila unità, con nuovi clienti che prima guidavano auto di proprietà

Pier Luigi Del Viscovo

Il noleggio a lungo termine continua ad avanzare, segnando nel primo trimestre dell'anno una crescita del giro d'affari del 9%, a quasi 1,7 miliardi di euro. E parliamo solo del core business dei contratti di noleggio, a cui infatti corrisponde un incremento del 7% della flotta impiegata per noleggi superiori ai 12 mesi, che ormai sfiora 1,1 milioni di veicoli. Vero è che tale sviluppo sia stato agevolato dalle consegne dei costruttori, che stanno scaricando adesso molti ordini in portafoglio da mesi. Le immatricolazioni del 1° trimestre sono schizzate a 111mila unità rispetto alle 65mila dell'anno scorso, pari periodo. Forse troppo alte le prime e troppo basse le seconde. Tuttavia, la crescita di flotta di 69mila veicoli è dovuta alla nuova clientela, che prima guidava auto in proprietà.

Già nel 2022 il Nlt aveva segnato una crescita, nonostante le oggettive difficoltà dell'industria automobilistica a produrre e consegnare in tempi ragionevoli le auto richieste. Alberto Viano, presidente di Aniasa, l'associazione dei noleggiatori, evidenzia due fattori alla base dell'espansione: «Una progressiva, anche se ancora non adeguata, ripartenza delle consegne, che ha consentito di rispondere alle richieste di rinnovo delle flotte da parte dei fleet e mobility manager. A queste si sono aggiunte quelle dei privati, che vedono nel Nlt una vantaggiosa risposta alle loro varie esigenze di mobilità:

un'area arrivata nel 2022 a 160mila clienti e pronosticata in ulteriore ascesa nei prossimi anni».

Le consegne col contagocce sono anche alla base dell'unico numero in contrazione del 2022, la minore vendita di prodotto usato da parte degli operatori, che hanno immesso nel mercato appena il 18% della flotta auto che avevano a inizio anno, rispetto al 25% del 2021. Si tratta di circa 40mila veicoli che dunque sono rimasti in flotta, continuando a produrre fatturato.

Nonostante queste difficoltà, le immatricolazioni sono aumentate attestandosi sul 37% della flotta di inizio anno, mentre quelle del 2021 erano state il 33%: un segno della graduale normalizzazione della produzione da parte dell'industria. In numeri assoluti, si tratta di circa 50mila immatricolazioni in più, anno su anno. Circa le alimentazioni, resta da sottolineare il 34% delle immatricolazioni diesel, rispetto al 13% del resto del mercato, a conferma che chi percorre molti chilometri continua a preferire la tecnologia diesel. Poi, mentre la quota del 4% di full electric è in linea col mercato, l'11% delle ibride plug-in rispetto al 3% del resto del mercato si spiega con la necessità delle car policy di assecondare le politiche green, utilizzando la fascia riservata ai dirigenti, che contempla vetture di prezzo impegnativo. Non sfugge come questa anomalia rispetto al mercato, su prodotti costosi e soggetti a innovazione veloce, possa riflettersi sui valori di rivendita dell'usato nei prossimi anni.

La combinazione di maggiori acquisti e minori vendite di usato ha determinato una crescita complessiva della flotta in noleggio a lungo termine, dunque con impiego superiore ai 12 mesi, intorno alle 100mila unità, pari all'8%, ben superiore a quella registrata nel 2021 che era stata nell'ordine del 4%. Il giro d'affari è aumentato del 7% con una marginalità sicuramente superiore a quella degli ultimi anni, grazie alla performance dell'usato. La scarsità di prodotto disponibile sul mercato ha spinto verso l'alto le quotazioni, consentendo ai noleggiatori di realizzare in media su ogni veicolo usato un ricavo di circa 14.800 euro, il 14% in più dei circa 13.000 realizzati nel 2021. Infatti, l'usato nel 2022 è stato inferiore del 19% in volume ma solo del 7% in valore.

Guardando avanti, non possiamo ignorare l'attività febbrile di fusioni che sta interessando questo periodo. Due pesi massimi come Ald e LeasePlan, appena acquisita, si avviano alla fusione, mentre Sifà viene incorporata in UnipolRental, che aumenta il suo peso nel noleggio a lungo termine. Stellantis e Crédit Agricole consolidano le attività di Leasys e Free2move, puntando al milione di veicoli in flotta entro pochi anni. Ma Crédit Agricole guarda anche oltre con Drivalia, il cui perimetro è la mobilità nel suo complesso, superando gli schemi basati sulla durata di un noleggio.

La comprensione di quanto sta accadendo nelle parole di Viano: «L'offerta di servizi è ogni giorno più fles-

sibile, spesso ingegnosa, basata su una domanda diversificata ed esigente. Ne deriva da parte di tutti gli operatori un'offerta ampia ed articolata, che supera gli originari limiti temporali che distinguevano il servizio di noleggio a breve e a lungo termine. Il noleggio si è evoluto verso una competizione a tutto campo fra ogni attore della mobilità, superando le differenze "storiche" tra Nlt, Nbt e car sharing. Ci sarà l'ingresso di nuovi player extra-settore, l'aggregazione di realtà differenti, l'uscita di altri: tutto ciò porterà ad un innalzamento dei servizi, allargando sempre più la clientela aziendale e privata».

Insomma, i driver, anche quelli delle flotte, sanno che possono ricevere molto di più di quanto incluso nel classico contratto di noleggio, focalizzato alla gestione dell'auto. Vogliono essere aiutati a governare il loro spostamenti, con l'auto esclusiva ma anche senza, accedendo occasionalmente ad altre auto e altri mezzi. I grandi player l'hanno capito e si stanno attrezzando per rispondere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Un terzo delle vetture sono diesel, a conferma che chi percorre molti chilometri continua a preferire questa tecnologia, mentre le politiche green spingono le ibride plug-in all'11 per cento



Peso:56%



La Mercedes Classe E diventa un ufficio mobile.

La casa della stella a tre punte ha da poco svelato la nuova generazione di Classe E nella versione berlina tre volumi (la wagon arriverà in seguito). La vettura lunga 5 metri sarà offerta con motori mild hybrid benzina (204 cv) e diesel (204 cv) a trazione posteriore o integrale. Al vertice della gamma le plug-in da 313 e 380 cv con autonomia in EV di 100 chilometri. La vettura, un classico per le flotte aziendali, punta tutto sull'innovazione con una sofisticata tecnologia di bordo, ideale anche per il lavoro: Classe E infatti è un ufficio mobile. In plancia sono incastonati tre schermi che in pratica formano un unico «superscreen» dal quale accedere persino alle video conferenze call grazie alla possibilità di installare Zoom, il software collaborativo Webex e il browser Vivaldi



Peso:56%

Rebus elettrico per i fleet manager

Scenari. Tortorici (Aiaga): «I responsabili della gestione dovranno cercare in tempi brevi di diminuire il numero di auto diesel e benzina in flotta, indipendentemente dalla modalità d'uso». Ma la rete dei punti di ricarica fatica a sostenere le vendite

Vincenzo Conte

Ritardi delle consegne, attenzione sempre più spinta alla sostenibilità (economica ed ambientale), elettrificazione delle auto in parco, aumento dei costi di gestione, differenziazione dei mezzi usati per effettuare gli spostamenti, acquisizioni e fusioni nel mondo delle società di noleggio, aspettative dei driver...

Le sfide per i fleet e i mobility manager in questo 2023 non mancano di certo.

«Il mercato dell'auto - sottolinea Giovanni Tortorici, presidente di Aiaga (l'associazione dei fleet manager italiani) - è in ripresa, con numeri confortanti, ma il confronto con i dati pre-Covid, ossia con il 2019, rivela ancora forti cali. Questo è lo scenario nel quale i fleet manager si trovano a operare, con aziende molto caute nelle spese, con un'inflazione a due cifre e l'Unione europea che emette direttive non proprio comprensibili. Tra le diverse questioni da affrontare - sottolinea il presidente di Aiaga - una di particolare importanza è quella che riguarda la progressiva elettrificazione delle flotte. I fleet manager dovranno cercare in tempi brevi di diminuire il numero di auto diesel e benzina in flotta, indipendentemente dalla modalità d'uso delle stesse. Per favorire questo cambiamento - prosegue Tortorici - sarà quindi necessario studiare i percorsi dei driver aziendali con grande precisione e stare molto attenti al TCO (costo d'uso delle autovetture, ndr) reale e non a quello su carta. A proposito di costi, c'è da rilevare che al momento non stanno diminuendo: i valori delle vetture, con qualsiasi tipo di alimentazione, sono molto elevati».

Quanto detto da Tortorici sulle immatricolazioni fa il paio con i dati sul parco circolante italiano, che ha superato una media di 12 anni di età, rivelandosi quindi particolarmente vecchio (più della media europea), poco sicuro e molto inquinante.

Da questo punto di vista non ci so-

no grandi rivoluzioni in arrivo: in Italia le rottamazioni sono molto calate negli ultimi anni, segno che chi ha un'auto vecchia preferisce tenerla in uso il più possibile e procede alla sua sostituzione solo quando non ulteriormente differibile.

Ma non è solo il ricambio delle vetture in flotta a preoccupare i fleet manager: il passaggio alla mobilità elettrica rappresenta una sfida a cui chi si occupa di mobilità aziendale è molto attento, sia per ciò che riguarda la disponibilità di auto elettriche da inserire in car list sia per la capillarità della rete dei punti di ricarica, che nel nostro paese è in crescita ma fatica a sostenere le vendite di auto elettriche.

Un chiarimento sullo stato dell'arte in questo settore viene da Riccardo Cassetta, Responsabile Commerciale Clienti Privati di Enel X Way, una delle aziende maggiormente attive nel comparto. «Nel nostro Paese - dice Cassetta - le infrastrutture di ricarica sono in netto aumento, con un nuovo record di punti di ricarica installati, e viaggiano ormai ad un ritmo superiore ai 300 nuovi punti installati a settimana, con un totale nazionale oltre quota 41mila a marzo 2023. Di questi, oltre 18mila sono stati installati in tutto il Paese da Enel X Way anche attraverso Ewiva, la joint venture con Volkswagen, che sviluppa caricatori ad altissima potenza fino a 350 kW. L'obiettivo - conclude Cassetta - per questi ultimi è di toccare quota 3mila entro il 2025, che sommati a quelli con potenze fino a 150 kW comporranno una rete da oltre 26mila punti di ricarica».

All'interno di una situazione caratterizzata da una forte incertezza, c'è però un elemento che si staglia come un faro nella nebbia: si tratta del noleggio a lungo termine, che negli ultimi anni, come sottolineato da Aniasa nel suo consueto rapporto annuale, ha visto crescere la sua quota di mercato, soprattutto grazie al forte interesse dei privati per un servizio che viene visto un po' come una soluzione scaccia-pensieri, ovvero

una metodologia per potersi godere un'auto nuova (tutte le auto a disposizione delle società di noleggio sono almeno di categoria Euro6) senza preoccuparsi delle questioni amministrative e magari sperimentare sul campo un'auto elettrica o elettrificata senza pensare al valore residuo al termine del periodo di utilizzo.

«Nel primo trimestre dell'anno in corso - sottolinea Aniasa - il noleggio ha registrato una significativa crescita delle immatricolazioni rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, crescita che lo ha portato stabilmente, per la prima volta dalla sua comparsa in Italia, sopra la quota di incidenza del 30% sul dato nazionale. Ormai - prosegue Aniasa - quasi un'auto nuova su tre è immatricolata dagli operatori di noleggio. Il lungo termine, in continuità con lo scorso anno, prosegue la propria crescita con una flotta in deciso aumento (+7%), a fronte di un boom delle immatricolazioni (+72%) e di un giro d'affari in aumento del 9%».

Le ottime performance registrate dal noleggio a lungo termine hanno due cause: la prima è una progressiva, anche se ancora non adeguata, ripartenza delle consegne delle auto, che ha consentito di rispondere alle richieste di rinnovo delle flotte da parte di fleet e mobility manager; la seconda è il sensibile aumento delle richieste da parte dei privati (con e senza partita Iva), che vedono nella formula una vantaggiosa risposta alle loro esigenze di mobilità, specie in questa fase di transizione verso l'elettrico.

Tra le sfide che attendono i fleet manager nel resto del 2023, poi, ce n'è una particolarmente impegnativa: si tratta del controllo dei costi, che deve essere affrontato tenendo conto di due paletti importanti, ovvero la ricerca della sostenibilità (che rappresenta sempre più un fattore competitivo per le aziende) e l'utilizzo in crescita di strumenti di connettività, un fattore che porta trasparenza, aiuta a prendere le giuste decisioni, a mitigare i rischi e a salvaguardare le risorse della flotta, oltre a miglio-



Peso:39%

rare le capacità di innovare.

Il tema della connettività è strettamente legato a quello dell'adozione di tecnologie per il monitoraggio dei veicoli in flotta.

A questo proposito ci sono alcuni dati, tratti dall'ultimo report sui trend tecnologici per flotte condotto da Abi Research per Verizon Connect, che aiutano a chiarire la situazione attuale nel nostro paese.

Dal report emerge che, fra le tecnologie implementate dai fleet manager italiani per le loro flotte, al pri-

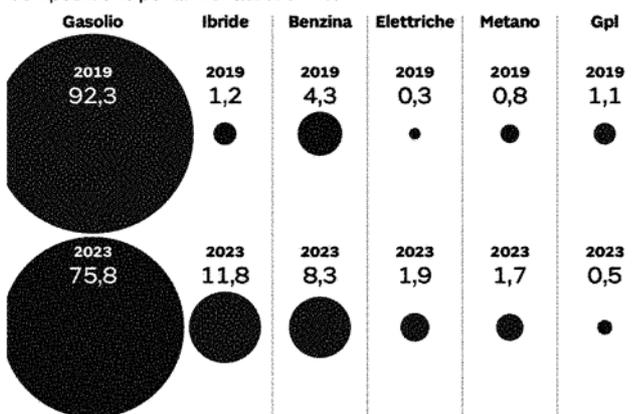
mo posto c'è la localizzazione Gps (73%, il 2% in più rispetto alla media europea). I dati sottolineano anche che l'implementazione tecnologica sta aiutando le flotte a superare gli ostacoli operativi, a ottenere migliori risultati e a rafforzarsi in un mercato sempre più competitivo.

Le tecnologie di gestione della flotta hanno un impatto positivo anche sulla sicurezza: il 48% dei rappresentanti aziendali intervistati ha infatti riscontrato una diminuzione

degli incidenti grazie all'adozione di queste tecnologie. Con un ritorno sull'investimento che, per l'86% degli intervistati, avviene entro i primi 12 mesi dall'implementazione.

Flotte aziendali di autovetture

Composizione per alimentazione. In %



Fonte: Centro Studi Auto Aziendali

Il parco circolante italiano, con un'età media superiore ai 12 anni, è vecchio, poco sicuro e molto inquinante

30%

NOLEGGIO LUNGO TERMINE (NLT)

Nel primo trimestre del 2023, sottolinea Aniasa, il noleggio ha registrato una significativa crescita delle immatricolazioni rispetto allo stesso

periodo dello scorso anno, crescita che lo ha portato stabilmente, per la prima volta dalla sua comparsa in Italia, sopra la quota di incidenza del 30% sul dato nazionale



Peso:39%

Benefit
Oltre l'auto
aziendale: ai driver
assegnate anche le
mobility card per
agevolare i micro
spostamenti —p. 5

Oltre l'auto aziendale: ai driver assegnate anche le mobility card

Benefit. Per aggirare i continui divieti alla circolazione imposti dai Comuni i fleet manager ampliano i servizi: spunta l'abbonamento unico per l'utilizzo di biciclette e monopattini persino in città diverse

Alessandro Palumbo

L'auto aziendale, oltre a essere una parte importante del pacchetto retributivo di un manager, dovrebbe garantire le esigenze di mobilità dell'assegnatario (e in parte anche del suo nucleo familiare). Tuttavia, i nostri centri urbani, a causa delle normative alla circolazione sempre più stringenti, della congestione del traffico e della carenza di parcheggio, accolgono con sempre maggiore difficoltà la circolazione di vetture, specialmente se queste non hanno i requisiti "green". Il fleet e il mobility manager sono sempre più "incaricati" di cercare mezzi e sistemi che integrino l'auto aziendale per gli spostamenti dei propri clienti interni nelle città.

Secondo l'Employee Mobility Report di Arval che indaga sulle pratiche di mobilità dei dipendenti e sulle loro aspettative in merito alle proposte delle aziende, il mobility budget insieme alla company car risultano essere le offerte di mobilità giudicate più interessanti dai dipendenti delle aziende. In questo ambito Free Now ha lanciato la nuova Mobility Benefits Card, attraverso cui i fleet manager possono assegnare ai propri dipendenti un budget come benefit azien-

dale e gli stessi possono semplicemente scegliere l'opzione di mobilità più adatta alle loro esigenze quotidiane di trasporto, privato o pubblico, e utilizzare la Mobility Benefits Card per pagarle. Dal punto di vista dell'offerta, i servizi di mobilità in sharing, che sono nati per un'utenza privata, si sono evoluti e modificati per raggiungere anche la clientela corporate, invadendo, di fatto, il territorio competitivo dei noleggiatori. Non a caso alcuni servizi di car sharing di diversi brand hanno allungato le durate, prevedendo anche utilizzi plurimensili.

Anche la micromobilità in sharing si adatta; Dott punta sull'intermodalità, offrendo con lo stesso abbonamento l'utilizzo di biciclette e di monopattini anche in città diverse, il che è molto apprezzato dalle aziende che hanno sedi in diverse città. Gli abbonamenti mutano e diventano anche semestrali e annuali. E si sviluppano pacchetti in convenzione che offrono tariffe diverse per l'utenza business.

Il dipendente in bici è una fattispecie da indagare. I numeri del servizio di corporate bike sharing di Pirelli denominato Cycl-e-Around ci indicano che i maggiori utilizzi si registrano per le tratte casa-lavoro con una leggera flessione nei periodi invernali dovuti al meteo. Nei periodi più miti sono frequenti anche gli spostamenti

durante la giornata lavorativa per raggiungere appuntamenti/sedi secondarie. Nel caso di aziende localizzate in prossimità di piste ciclabili si registrano tassi di utilizzo medi intorno al 70% nel periodo che va da marzo ad ottobre.

Il trasporto pubblico locale è uno strumento di mobilità importante nei contesti urbani, ma, in primo luogo, per essere un'opzione quotidiana e continuativa, i mezzi pubblici su rotaia e su gomma devono essere efficienti, garantiti e comodi. In secondo luogo, è necessario favorire l'intermodalità attraverso parcheggi di scambio per l'auto privata e lo sviluppo di sinergie con lo sharing urbano. In terzo luogo è utile un raccordo tra il management del servizio pubblico e i mobility manager delle aziende del territorio.

L'utilizzo dei sistemi di mobilità all'interno della città dovrebbe essere integrato con sistemi di pagamento comodi e che in maniera fluida scindano le spese ad uso aziendale da quelle ad uso privato. In questo ambito Telepass ha recentemente lanciato T'Business, la soluzione dedicata alle aziende che integra servizi di mobilità, carte di pagamento e rendicontazione delle spese attraverso due touchpoint: un portale per l'azienda e

un'app per i dipendenti. Con questa soluzione è possibile pagare servizi di mobilità urbana come la sosta sulle strisce blu, i servizi di sharing, il taxi e l'Area C di Milano, nonché carburante e ricarica elettrica.

© RIPRODUZIONI



Peso:1-1%,5-29%

Corporate car sharing

Partenza lenta

Sulla carta il corporate car sharing potrebbe essere uno strumento utile per le missioni aziendali all'interno dei centri urbani. Tuttavia, i numeri del Rapporto Aniasa fotografano un servizio che stenta a decollare: mentre la flotta in noleggio a lungo termine è salita nel 2022 del 9%, quella relativa al corporate car sharing è aumentata solo dell'1,5%. A questo risultato hanno contribuito sicuramente gli strascichi della pandemia e lo sviluppo di alcune pratiche aziendali, come lo smart working e i meeting online. Le aziende di noleggio, comunque, credono nel servizio. Ald Automotive, per esempio, ha rinnovato completamente la piattaforma al fine di migliorare l'offerta e implementare nuove funzionalità. Il corporate car sharing è utilizzato soprattutto per i veicoli di servizio

Il ricorso ai sistemi di mobilità all'interno della città dovrebbe essere supportato con sistemi di pagamento comodi



Peso:1-1%,5-29%