

## L'Nlt spinge il rinnovo del parco circolante

Nella crisi generale attraversata dal mondo dell'auto, c'è una certezza: il noleggio a lungo termine (Nlt) regge. Mentre in Italia nel primo semestre del 2022 le immatricolazioni complessive hanno subito un calo del 22,7% rispetto allo stesso periodo del 2021, le immatricolazioni dell'Nlt nel segmento passenger car hanno fatto registrare perfino una lieve crescita (+0,2%) con 141.895 nuove targhe in sei mesi. I numeri del noleggio a lungo termine risultano ancor più solidi se li si confronta con quelli del noleggio a breve termine, che nel primo semestre 2022 ha fatto registrare un calo del 48,8% per le passenger car. Nell'intero 2022 le immatricolazioni auto del noleggio a lungo termine in Italia (al netto del rent to rent) dovrebbero arrivare a quota 255 mila, con una crescita stimata da Dataforce in 13.500 unità in più rispetto al 2021 (+5,6%). Il tutto mentre il mercato generale si avvia verso un'ulteriore contrazione, con un calo di immatricolazioni previsto di quasi il 16% su base annua.

I motivi della crescita dell'Nlt vanno ricercati, almeno in parte, nei fattori che stanno rallentando il settore automotive. Tra crisi dei semiconduttori e dei cablaggi a causa della guerra in Ucraina, aziende e soprattutto privati sono sempre più spinti al noleggio, preferendolo all'acquisto. Attrae la prospettiva di un canone fisso che include anche le spese di gestione come assicurazione, manutenzione ordinaria e cambio gomme. Viene apprezzata anche l'occasione di avvicinarsi alle nuove motorizzazioni, provando magari per la prima volta modelli 100% elettrici. Non devono quindi stupire il giro d'affari (fatturato complessivo di quasi 9 miliardi di euro) e le dimensioni della flotta italiana del noleggio a lungo termine, che ha da poco raggiunto quota un milione e 100 mila veicoli. Risultati possibili anche grazie all'arrivo di nuova clientela tra i privati, che a oggi stipulano oltre il 15% dei contratti. A fotografare il buon momento del settore è l'Unrae, l'Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri. Nei primi sei mesi del 2022 sono stati stipulati 299.496 contratti di Nlt: l'11,4% in più rispetto a quelli del primo semestre del 2021.

Oltre a godere di buona salute, il noleggio può vantare anche un ruolo da protagonista che sta interpretando ai fini della transizione alle nuove motorizzazioni. Come ricorda **Aniasa**, l'associazione di settore, attualmente il noleggio immatricula il 47% delle vetture ibride e il 29% delle elettriche sul mercato. Inoltre, c'è da considerare l'impatto positivo che le flotte del noleggio hanno in termini di rinnovamento del parco circolante: un'auto in strada in Italia in questo momento ha mediamente quasi 12 anni, mentre la vita media dei veicoli a noleggio è di appena 4 anni. Nei mesi scorsi **Aniasa** e Unrae avevano invitato il governo a includere il noleggio tra i beneficiari degli incentivi auto, anche tramite un esposto all'Antitrust. Un pressing che alla fine ha pagato, dato che il governo ha incluso gli operatori del noleggio tra i beneficiari degli incentivi. Il presidente di **Aniasa**, Alberto Viano, ha sottolineato che l'allargamento della platea che ha accesso al bonus «costituisce una concreta spinta verso la transizione ecologica del nostro parco circolante e riduce la discriminazione prevista dalla normativa nella versione iniziale».

In attesa del via effettivo degli incentivi estesi al comparto noleggio, che anche secondo Unrae «rappresenta il traino indiscusso della transizione ecologica», le principali realtà del settore

come Arval, LeasePlan e Leasys, hanno annunciato nuove nomine. Il nuovo direttore generale di Arval Italia è Dario Casiraghi, con alle spalle anni di esperienza in Sme Solutions, l'area di Arval dedicata all'ampliamento dell'offerta rivolta al mercato dei privati. In primavera LeasePlan ha nominato nuovo direttore commerciale Giulio Foldes, che per tre anni ha curato la strategia aziendale di trasformazione digitale per marketing e sviluppo di prodotti e servizi. Per Leasys, invece, il nuovo direttore commerciale è Dario Cerruti, che in oltre vent'anni di carriera nel settore ha seguito da vicino i cambiamenti del mercato.

Il futuro dell'Nlt passerà da innovazione, digitalizzazione e una sempre maggiore priorità al canale dei privati, con offerte ad hoc per venire incontro alle esigenze di una variegata schiera di interessati attenti alle ultime novità che, nonostante la spinta del settore verso le nuove motorizzazioni, hanno preferenze piuttosto tradizionali. Sempre da quanto emerge dalle rilevazioni Unrae, tra i privati la prima scelta è ancora il diesel (per il 36,4% dei contratti stipulati nei primi sei mesi del 2022), seguito da benzina (22,9%) e ibrido (21,5%), mentre l'elettrico è appena al 4,3%, che è comunque una quota superiore a quella del mercato complessivo (3,6%).

## Auto, noleggio lungo termine preferito all'acquisto



In un mercato che crolla il noleggio a lungo termine (Nlt) cresce. Negli 8 mesi le immatricolazioni totali sono a -18% e i privati a -22% rispetto al 2021, che pure era toccato ancora da lockdown e già dalla crisi dei microchip. Questa mancata ripresa ha poco a che vedere con la domanda e invocare la guerra, il caro bollette e le elezioni è solo distrazione dal vero punto: l'industria non ha offerto ai clienti le macchine che chiedevano. All'inizio per difetto delle strategie di procurement, spiazzate dai fornitori di chip, e in seguito per scelta commerciale, in quanto purtroppo non possono vendere tutte le macchine che i clienti chiedono, pena le multe salatissime che la Commissione continua a infliggere.

In questo scenario l'Nlt, che include sempre più clienti che non hanno una flotta o che la macchina nemmeno la usano per lavoro, è a +1% sul 2021 come immatricolazioni, mentre la flotta è cresciuta del 6% rispetto alla chiusura di dicembre (si veda altro servizio a pagina 11). L'apparente distonia la spiega il presidente di **Aniasa**, Alberto Viano: «Per noi sta andando bene, nonostante lo sgambetto degli incentivi. Nei momenti di crisi, l'incertezza spinge i clienti ad allontanarsi dagli investimenti e scegliere i servizi su alcuni prodotti, tra cui l'auto. Poi scoprono che funziona e non tornano indietro».

La storia degli incentivi 2022 va ricostruita. Annunciati già a fine 2021 e costantemente confermati durante l'inverno, hanno messo in stand-by chi voleva acquistare un'auto, specie quelle a basse emissioni. Sono poi arrivati solo con la bella stagione ma con la sorpresa che le immatricolazioni per uso noleggio erano escluse. Così, mentre le vendite da maggio cominciavano a godere dell'aiuto dei contribuenti, proprio le auto green segnavano il passo: ibride plug-in -5% ed elettriche -20%.

Già, perché molte di queste motorizzazioni, nuove e ricche di incognite per gli automobilisti, riuscivano ad arrivare sul mercato grazie ai noleggiatori, che si accollano tutti i rischi. Sulle plug-in la quota noleggio è superiore al 50% e sulle elettriche sta al 30%, mentre sul totale delle immatricolazioni è appena sopra il 20%. Non per caso la flotta circolante in Nlt a giugno contava un 7% di vetture dotate di spina.

Insomma, escluderli dagli incentivi è stato un vero boomerang. Ora l'**Aniasa** è riuscita, con un'opera difficile di alcuni mesi, a ottenere la modifica che rende gli incentivi disponibili anche per il noleggio, sebbene fino alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale l'effetto sia stato solo quello di frenare i clienti, che hanno atteso prima di ordinare l'auto. «Stiamo svolgendo un ruolo sociale nella transizione verso l'elettrico – afferma Viano – e siamo molto soddisfatti che per la prima volta nella storia un governo abbia emanato un provvedimento specifico per il noleggio, riconoscendo il valore di ciò che facciamo».

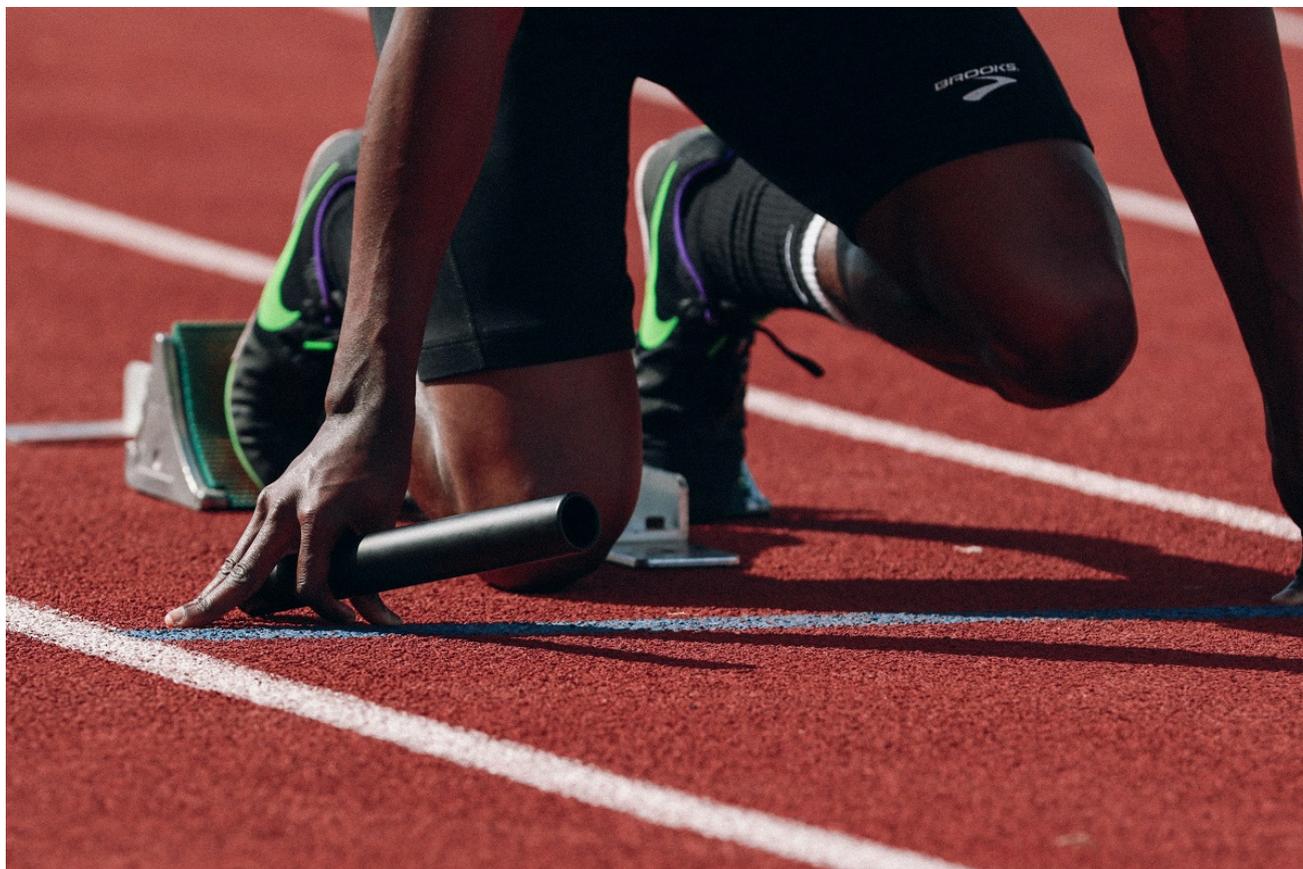
Purtroppo, dal testo pubblicato in Gazzetta Ufficiale sembrerebbe che il fondo per il noleggio sia di appena 20 milioni, in pratica quasi nulla. Però il punto è ancora all'esame degli esperti del Ministero e c'è la possibilità che la disponibilità sia per l'intera dotazione del fondo incentivi.

In effetti, prendersi il rischio dei valori residui e dell'assistenza su veicoli elettrici e ibridi plug-in non è una passeggiata. Mancano completamente le serie storiche sugli accadimenti meccanici e nessuno sa quale domanda incontreranno a fine noleggio, con batterie vecchie di quattro anni. Paradossalmente, è proprio la rapida evoluzione di questi prodotti a renderli obsoleti dopo pochi anni.

Ma in questi anni è tutto reso più facile dallo scoppiettante mercato dell'usato. Sempre a causa dell'offerta di auto nuove assolutamente insufficiente, c'è una corsa ad accaparrarsi vetture usate, a loro volta scarse poiché nessuno molla il vecchio se non gli consegnano il nuovo. Come ovvio, il mercato trova il suo punto di equilibrio sul prezzo, che è schizzato alle stelle. Con l'usato venduto a un prezzo molto maggiore di quanto previsto nei libri, i noleggiatori si trovano così di fronte alla piacevole domanda di cosa farci con i soldi extra.

Alcuni sono orientati ad alzare i valori residui, così da abbassare la quota del bene da portare in ammortamento nei canoni mensili. Questa strategia contabile torna molto utile per bilanciare l'impatto sui canoni di noleggio dell'aumento dei listini e della diminuzione degli sconti, che è l'altro tema che sta cambiando l'intero mercato auto. Tuttavia, non è così scontato che in prospettiva sia la scelta giusta alzare i valori residui, in pratica scommettendo che i prezzi dell'usato resteranno alti a lungo. Infatti, il mercato dell'usato è ciclico e al picco di oggi potrebbe seguire una flessione e allora sarebbe impossibile spuntare prezzi in linea con alti valori residui. Così, c'è chi preferisce usare gli extra profitti per attirare con un welcome discount i nuovi clienti, in pratica un investimento di marketing per allargare il mercato, senza pregiudicare l'equilibrio economico-finanziario dei contratti che si aprono oggi o domani.

## Pronti, (ri)partenza, via! Il bilancio del RAC dopo la prima estate senza limiti



Sono stati tempi duri, durissimi per il **noleggio a breve termine**. Servizio utilizzato per lo più quando ci si trova lontani da casa, ha visto la sua clientela scomparire durante la pandemia, quando a stento era concesso oltrepassare i confini comunali. Le trasferte di lavoro sono state sostituite dalle call su Zoom, i lunghi viaggi all'estero si sono trasformati in brevi gite fuori porta. Se a ciò si aggiungono il chip shortage, la carenza di vetture e la crisi economica, ben si comprende quel **-48,8%** registrato dal Rac nel **primo semestre 2022**.

Le cose, però, stanno per cambiare. Anzi, le cose sono già cambiate. Cifre altrettanto clamorose il rent a car le ha raggiunte negli appena trascorsi mesi estivi, stavolta, però, il segno è stato positivo. Nel mese di **luglio 2022** il comparto è schizzato al **+58,7%**; ad agosto ha segnato un altrettanto strabiliante **46,67%** (fonte: *Dataforce*). Seppure la quota di mercato resta al 5%, il passivo annuo è a oggi contenuto a meno del 30%, nel primo semestre sfiorava il 40%. Il cambio di rotta è da capogiro. La gente è tornata a muoversi, ha ricominciato a viaggiare e i turisti sono tornati ad affollare gli sportelli del noleggio breve, seppur non tanto quanto in quell'ormai remota era in cui la parola Covid era appannaggio dei soli virologi.

L'estate, però, dura solo tre mesi, è una stagione inaffidabile e dalle facili illusioni. Bisognerà aspettare l'autunno per capire se davvero il 2022 segnerà l'anno della rinascita per il Rac. Per vedere se, anche a vacanze finite, si continuerà a noleggiare fuori città, per qualche giorno o

poco più. Fare previsioni non è facile, per questo motivo abbiamo scelto di cedere l'arduo compito ad un esperto: è **Giuseppe Benincasa**, Direttore Generale di **Aniasa** a ipotizzare quel che accadrà.

### **Approfondisci: Come funziona il noleggio a breve termine?**

Giuseppe Benincasa, Direttore Generale **Aniasa**

### **Il 2022 è l'anno della rinascita per il noleggio a breve termine?**

Il 2021 ce lo siamo lasciati alle spalle, questo è certo. Quel che resta da capire adesso è se anche l'ultimo quarter conserverà la dinamica positiva e di recupero registrata in questi mesi. C'è stata un'estate molto interessante, il mercato è andato bene. Vedremo se, in autunno, il mercato tenderà a frenare o ci sarà una stabilizzazione. Confermo, però, che i dati del primo semestre e del periodo estivo sono assolutamente favorevoli.

### **Terminato il periodo di vacanze, le contingenze sfavorevoli del mercato, torneranno ad avere un impatto negativo sul Rac?**

Non ci lamentiamo. Il rent a car è riuscito a superare abbastanza bene la problematica del chip shortage e la conseguente scarsità di vetture. Avremmo di certo potuto avere una situazione migliore, ma siamo riusciti a sopperire alle difficoltà e a garantire il servizio ai nostri clienti.

### **Si tornerà dunque ai fasti preCovid o ci si dovrà reinventare?**

C'è un trend su cui tutte le compagnie stanno puntando ed è la telematica. Ovvero, la capacità di **offrire i propri servizi anche su piattaforma mobile, direttamente sullo smartphone**. L'obiettivo è velocizzare al massimo il momento di ritiro e riconsegna delle vetture. Ormai i tempi sono maturi per impostare dinamiche contrattuali più agevoli e smart, le dinamiche organizzative e logistiche lo consentono. Sarà questo il più immediato cambiamento del settore.

In secondo luogo, vedremo il Rac **affiancarsi sempre più al car sharing**. Lo sharing consente a chi vive in città di non dover possedere un'automobile - spostando sempre più il paradigma dalla proprietà all'utilizzo -; il noleggio breve è lo step successivo, che subentra quando il cliente ha bisogno della vettura per un tempo maggiore. Il tutto in modo completamente digitalizzato e accessibile su smartphone.

**Leggi anche: Un noleggio breve sempre più 3.0**

## **PREZZI MATTI**

Strabiliante davvero la ripresa del Rac, servizio scelto nell'estate 2022 nonostante il **più che raddoppio delle tariffe**. All'inizio della stagione estiva l'osservatorio di Federconsumatori aveva stimato un prezzo di 634,52 euro per il noleggio di una settimana di un'utilitaria a

benzina, assicurazione e optional esclusi. Cifra superiore del **67% rispetto a quello che si sarebbe pagato nel 2021**.

Nelle città più grandi, poi, il noleggio breve in aeroporto ha registrato **rincari persino superiori al 100%**. Il rincaro, ha risposto **Aniasa**, è stato dovuto all'esponentiale aumento della domanda, contrapposto all'esiguo numero di vetture a disposizione: nel 2021 la flotta estiva contava 110mila unità, quest'anno non superava le 90mila.

## CINESI E RENT TO RENT

Tra le cause del crollo del mercato del rent a car si annovera la **carenza di vetture**, in particolare delle piccole utilitarie, magari a benzina, che, grazie ai loro prezzi accessibili hanno finora rappresentato la più grossa fetta delle flotte del noleggio breve. Per ovviare alla mancanza, i noleggiatori ricorrono al **Rent to Rent**, la formula attraverso cui le aziende del Rac acquisiscono i veicoli a noleggio dai colleghi del lungo termine (che continua a crescere a doppia cifra).

Altra soluzione è l'**apertura ai produttori cinesi**, i cui prodotti costano, in media, il 15-20% in meno. D'altronde, chi noleggia a breve termine più che alla notorietà del brand, è attento alla vantaggiosità del canone. E, soprattutto, è interessato ad avere un'auto pronta all'uso.

\*\*\*

**CONTINUA A LEGGERE SU FLEETMAGAZINE.COM**

Per rimanere sempre aggiornato seguici sul canale **Telegram** ufficiale e **Google News**.  
Iscriviti alla nostra **Newsletter** per non perderti le ultime novità di **Fleet Magazine**.