

Auto, noleggio lungo termine preferito all'acquisto

Lo scenario. Nei periodo gennaio-agosto 2022 le immatricolazioni sono a -18%, l'Nlt a +1%
Ora un'ulteriore spinta arriverà dagli incentivi

Pier Luigi del Viscovo

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 pro-

dotti, 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

solo quello di frenare i clienti, che giustamente attendono 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».

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 scoppettante 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 consegna 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 va-

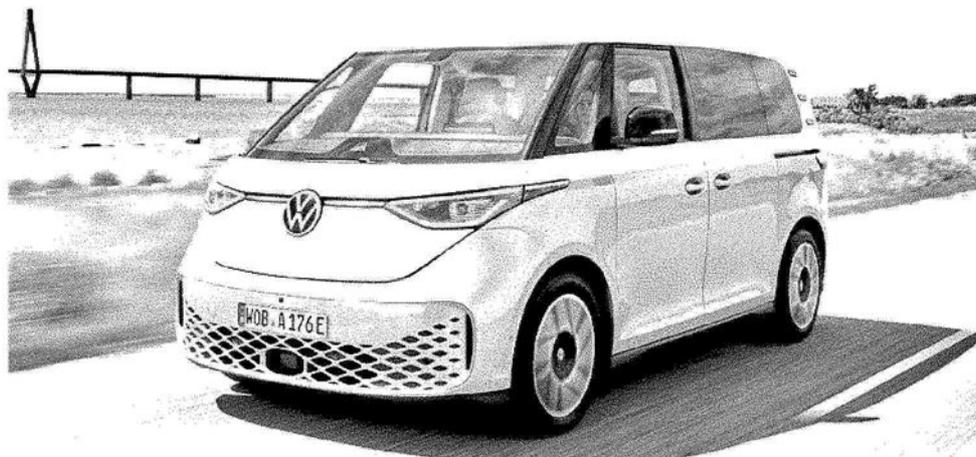
lori residui, così da abbassare la quota del bene da portare in ammortamento nei canoni mensili. Questa strategia contabile torna molto utile per bilanciare l'impatto sui canoni di noleggio dell'aumento dei listini e della diminuzione degli sconti, che è l'altro tema che sta cambiando l'intero mercato 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.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In crescita privati e flotte. Viano (Aniasa): «Svolgiamo un ruolo sociale nella transizione verso l'elettrico»



Peso: 47%



Il menu delle motorizzazioni . Dal'alto Vw ID.Buzz, van/mpv erede elettrico del mitico Bulli dell'epopea Hippie, Mercedes GLC offerto solo con propulsori elettricati, anche plug-in, e sotto Bmw X1, disponibile termico, ibrido o anche full electric



Peso:47%

L'Nlt spinge il rinnovo del parco circolante

Flotte. 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. A fine 2022 le immatricolazioni dell'Nlt dovrebbero salire a quota 255mila, con una crescita del 5,6% sul 2021

Alberto De Pasquale

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 media-

mente 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

marketing e sviluppo di prodotti e servizi. Per Leasys, invece, il nuovo direttore commerciale è Dario Cerretti, 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%).

IPRODUZIONE RISERVATA

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

Il futuro dell'Nlt passerà da innovazione, digitalizzazione e una sempre maggiore priorità al canale privati

-16%

AUTO IN SOFFERENZA NEL 2022

Il mercato dell'auto è in sofferenza: il 2022 si avvia verso un'ulteriore contrazione, con un calo stimato delle immatricolazioni di quasi il 16%

Radiografia dell'Nlt

Immatricolazioni nel mercato Noleggio lungo termine* (principali gruppi)

	1° SEMESTRE 2022	DIFF. 1° SEMESTRE 2022/2021 IN %	MARKET SHARE 2022 IN %
Leasys	24.340	-28,7	17,2
Arval	23.701	-24,7	16,7
ALD Automotive	18.722	47,1	13,2
Volkswagen Leasing	14.821	0,7	10,5
LeasePlan	16.340	7,3	11,5
Drivalia Leasys Rent	8.139	-	5,7
UnipolRental	9.047	74,0	6,4
Alphabet	5.482	-2,2	3,9
Sifà	4.194	24,8	3,0
Athlon	2.077	100,7	1,5

(*) escluso Rent to Rent. Fonte: elab. Dataforce su fonte Min. Infrastrutture e Mobilità Sostenibile



Peso:34%