

BUSINESS FLOTTE NOLEGGIO E AUTO AZIENDALI

Giro di boa con rincari

Il noleggio auto chiude i primi sei mesi del 2024 col freno a mano tirato; colpa anche dei canoni in crescita. Ma i veicoli commerciali vanno molto bene

Nei primi sei mesi del 2024, le immatricolazioni con la formula del noleggio a lungo termine calano del 9,8% rispetto allo stesso periodo del 2023 (mentre il mercato totale cresce del 6,7%). Il segno negativo è dato dalle auto (-14,3%); la forte crescita percentuale dei veicoli commerciali leggeri (+23,8%) compensa solo in parte. Il noleggio resta comunque una soluzione apprezzata, visto che quasi un'auto immatricolata ogni cinque è scelta proprio con questa formula (una ogni tre se si considera anche quello a breve termine).

LE RATE SI FANNO "SALATE"

La battuta d'arresto è motivata dall'evidente aumento del costo del canone medio dei contratti. Rispetto ai primi sei mesi del 2023, in media per le auto c'è stato un balzo del 13,8%: da 606 euro a 690, a causa dei rialzi dei prezzi delle vetture e dei tassi d'interesse, ma non solo: i valori residui (se scendono la rata cresce, perché a fine contratto il gestore avrà un'auto che vale meno) sono trascinati in basso da quelli delle elettriche e delle plug-in, che si svalutano di più per via del rapido "ricambio" tecnologico.

GIÙ IL CANONE PER ALCUNE ASIATICHE

Le variazioni dei canoni sono legati anche al progresso tecnologico delle vetture o all'introduzione di nuovi modelli. Per esempio, le rate dei noleggi delle auto della Lancia sono cresciute del 37,4%. Ma è logico: dalla Ypsilon 1.0 da 70 CV si è passati al modello attuale, tutto nuovo e più moderno, 1.2 con 101 CV o elettrico. Al contempo, la riduzione dei costi medi per le Hyundai (-17,7%) è legata all'arrivo dell'economica citycar i10 e al fatto che la SUV Tucson, in attesa del restyling, era offerta con rate più invitanti.

PANDA "PIGLIATUTTO"

Il calo nel noleggio a lungo termine nel primo semestre riguarda di più i privati (con o senza partita Iva) che i clienti professionali. Questi ultimi fanno come sempre la parte del leone, e la loro quota è cresciuta all'86% (+0,3% rispetto allo stesso periodo del 2023). Modello preferito è la Fiat Panda, che sale dal terzo posto. La torinese ha scalzato la Volkswagen Tiguan che nei primi sei mesi del 2023 comandava la classifica (gli operatori hanno posticipato gli ordini, in attesa dell'arrivo del nuovo modello).

IL RESTO DEL PODIO PARLA TEDESCO

La SUV **BMW X1** (rinnovata nel 2022) era fuori dalla classifica lo scorso anno e ora è al terzo posto subito dietro la Tiguan. Nel noleggio a breve termine le italiane Fiat 500 e Panda si prendono i due gradini più alti del podio, con la Renault Captur in terza posizione. Quarta, la MG ZS.

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE	GENN.-GIUGNO 2024	GENN.-GIUGNO 2023	DIFFERENZA %
1 Fiat Panda	14.667	12.418	+18,1%
2 Volkswagen Tiguan	4.598	5.510	-16,6%
3 BMW X1	4.055	901	+350,1%
4 Kia Sportage	4.180	3.251	+28,6%
5 Citroën C3	3.637	3.296	+10,4%
TOTALE	184.293	215.156	-14,3 %



LE SUV DOMINANO, MA C'È CHI AMA LE WAGON
Suv e crossover sono di gran lunga le auto più noleggiate (quasi una su due), seguite dalle utilitarie e dalle wagon come la nuova Mercedes **E SW**



**SALVATORE SALADINO**

Country Manager della Dataforce Italia

I cinesi devono ancora farsi un "nome"

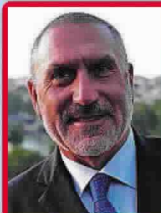
► **I canoni, in media, sono molto aumentati nell'ultimo anno, anche in modo diverso in base al tipo di motore. Come si spiega?**

I rialzi sono collegati alla continua crescita dei listini e alle difficoltà sui valori residui sulle auto diesel, plug-in e soprattutto elettriche: alla fine del contratto il noleggiatore si ritrova con un'auto difficile da vendere e deve compensare con canoni più elevati. Nel prossimo futuro ci attendono ulteriori aumenti focalizzati a vendere e noleggiare sempre meno auto a combustione rispetto alle elettriche nel tentativo di alleggerire le multe miliardarie per i limiti Ue sulla CO2 del 2025.

► **I marchi cinesi potrebbero ridefinire gli equilibri del noleggio portando i canoni al ribasso? Quali case già operano nel settore?** La competitività dei marchi cinesi è ancora tutta da dimostrare. Sui listini non c'è partita: vincono a mani basse. Ma la "battaglia" è sul valore residuo, che si costruisce con l'affidabilità, la reputazione e la tenuta dell'usato: le vetture cinesi hanno un'immagine ancora da costruire, ma penso che non tarderanno a riuscirci. Per il momento, comunque, l'unica casa che riesce a realizzare numeri discreti è la MG (il 3,8% delle loro immatricolazioni va al noleggio).

► **Cosa ci aspetta nei prossimi 10 anni?**

Se oggi la tecnologia più apprezzata è quella full hybrid, dovendo guardare al 2035 e al relativo divieto di vendere auto nuove che non siano a batteria, è difficile pensare che un noleggiatore mantenga le attuali quote "termiche" nei nuovi contratti. Che valore potrà avere una qualsiasi auto termica, anche elettrificata, nel 2035? La strada è segnata insomma, e solo in Europa è tutta a favore dei concorrenti orientali.

**GIUSEPPE BENINCASA**

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

Diamo tempo ai privati

► **I bonus statali (da poco al 100% anche per il noleggio) quanto stanno influenzando?**

L'innalzamento dal 50% al 100%, in vigore dal 3 giugno scorso, ha dato una scossa al mercato, supportando le immatricolazioni (soprattutto delle elettriche) che prima erano al palo. L'incentivo si sta dimostrando efficace nel favorire la sostituzione, sia pure un poco alla volta, del nostro datato parco circolante, facilitando la diffusione dei veicoli meno inquinanti. Il bonus incide al ribasso sulle rate, rendendo i mezzi a basse emissioni più appetibili. È comunque insensato pensare che il sussidio resti in eterno, più logico che negli anni a venire sia rimpiazzato da strumenti di tipo fiscale, come la possibilità di detrarre l'Iva dal contratto.

► **Quali sono i servizi aggiuntivi più richiesti nel noleggio da parte di un privato? E quelli di un cliente professionale?**

Per il settore business (che sceglie in massima parte SUV e crossover) resta imprescindibile poter disporre, rapidamente e ovunque, dell'assistenza stradale o dell'auto sostitutiva: non possono esserci momenti in cui restano senza un veicolo. I privati, invece, preferiscono vetture compatte e servizi di manutenzione da eseguire vicino a casa, con il supporto "passo-passo" da parte dell'azienda di noleggio.

► **L'86% dei contratti è di aziende. I privati hanno raggiunto una quota fisiologica? Come invogliarli a passare al noleggio?**

La quota dei privati negli ultimi anni è stata altalenante, ma in media crescente. Ricordiamoci che a inizio decennio la loro quota era irrilevante e oggi siamo quasi al 15%. In futuro, poi, l'aumento dei costi di gestione e dei prezzi delle vetture potrebbe convincere un numero crescente di automobilisti a passare al noleggio.



BUSINESS FLOTTE NOLEGGIO E AUTO AZIENDALI

MEZZI DA LAVORO: UN PARACADUTE PER IL NOLEGGIO



UN ITALIANO AL COMANDO
Di recente, il Fiat Ducato è stato aggiornato nello stile e nel cambio automatico (a otto rapporti)

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE	GENN.-GIUGNO 2024	GENN.-GIUGNO 2023	DIFFERENZA %
1 Fiat Ducato	3.542	2.983	+18,7%
2 Fiat Doblò	3.508	2.139	+64,0%
3 Ford Transit	2.759	696	+296,4%
4 Fiat Panda Van	2.358	2.295	+2,8%
5 Iveco Daily	1.570	718	+118,7%
TOTALE	36.192	29.230	+23,8%

Il noleggio a lungo termine si conferma la soluzione preferita per chi è in cerca di un veicolo da lavoro (quasi un mezzo immatricolato su tre è scelto con questa formula). Al contrario delle auto, nei primi sei mesi del 2024 le immatricolazioni sono cresciute (del 23,8%).

MEZZI TRICOLORE SEMPRE GETTONATI

I veicoli commerciali italiani (che beneficiano di una rete d'assistenza capillare lungo tutto la Penisola) continuano a essere i preferiti: la Fiat si prende primo e secondo posto con il Ducato e il più piccolo Doblò, mentre il Ford Transit (l'unico veicolo stra-

niero fra i primi cinque) occupa il terzo gradino del podio; sua la crescita più netta, con il +296,4%. L'Iveco Daily scende in quinta posizione (risente della concorrenza del più moderno Ducato, anche se gli ordini "tengono").

NOMI ECCELLENTI FUORI CLASSIFICA

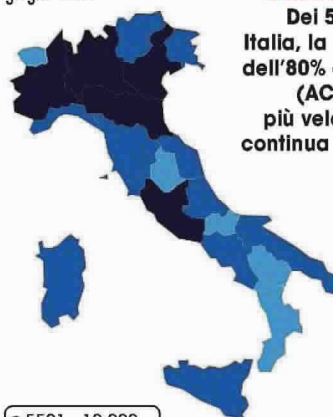
Spariscono invece il dato Fiat Fiorino, che nei primi sei mesi del 2023 era ancora nella classifica dei cinque veicoli più apprezzati e la Citroën C3 Van, che è stata rimpiazzata da una crossoverina che porta lo stesso nome, ma che al momento non prevede una variante da lavoro.

TIPI DI MOTORE: SU LE FULL HYBRID

Fonte: Matus-e giugno 2024

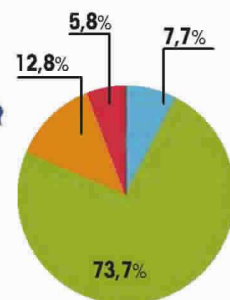
PER LE ELETTRICHE, LE COLONNINE SONO ANCORA UN PROBLEMA

Del 56.992 punti di ricarica in Italia, la gran parte è al Nord. Più dell'80% eroga corrente alternata (AC), con meno di 43 kW. Le più veloci colonnine in corrente continua (DC) sono troppo poche



- 5501 - 10.900
- 1501 - 5.500
- 0 - 1500

PUNTI DI RICARICA



AC LENTI

AC VELOCI

DC LENTI

DC VELOCI

Nel noleggio "lungo", le auto a benzina hanno superato le diesel (incluso in entrambi i casi i sempre più numerosi modelli mild hybrid). I due tipi di vetture costituiscono sempre la stragrande maggioranza (77,2%) e i diesel restano quasi l'unica scelta per i mezzi commerciali, ma si fa notare la forte crescita delle auto full hybrid: +43,1% sul primo semestre del 2023. Il balzo è aiutata dagli sconti statali per i veicoli a basse emissioni, da quest'anno applicati al 100% anche alle vetture a noleggio (invece che al 50%),

ma va detto che l'effetto sulle auto elettriche (+10,5%) è molto minore.

ELETTRICHE SEMPRE A RILENTO

La quota sul totale dei noleggi a lungo termine delle auto a batteria è del 5,1%, e per i mezzi commerciali ci si ferma al 3%. A frenare la diffusione, sempre gli stessi problemi: i prezzi di listino ancora alti e i pochi punti di ricarica pubblici lungo lo Stivale. A giugno, per Matus-e, sono 56.992: 11.782 in più rispetto al 2023, ma si tratta di numeri lontani da quelli di Germania (145.784 prese di ricarica) e Francia (144.960).

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE	GENN.-GIUGNO 2024	GENN.-GIUGNO 2023	DIFFERENZA % 2023/2024	QUOTA DI MERCATO GENN.-GIUGNO 2024
VETTURE				
1 A benzina*	74.804	80.125	-6,6%	40,6%
2 Diesel*	67.520	91.981	-26,6%	36,6%
3 Full hybrid	18.856	13.171	+43,3%	10,2%
4 Plug-in hybrid	12.361	19.358	-36,1%	6,7%
5 Elettriche	9364	8471	+10,5%	5,1%
6 A gas	1378	2050	-32,3%	0,8%
TOTALE	184.293	215.156	-14,3%	100,0%
VEICOLI COMMERCIALI				
1 A benzina*	3140	2760	+13,8%	8,7%
2 Diesel*	30.986	22.878	+35,4%	85,6%
3 Full hybrid	614	338	+81,7%	1,7%
4 Plug-in hybrid	14	613	-97,7%	0%
5 Elettrici	1093	2253	-51,5%	3,0%
6 A gas	345	388	-11,1%	1,0%
TOTALE	36.192	29.230	+23,8%	100,0%

*Include le mild hybrid