

## QUELLA TASSA CHE HA FATTO SOLO DANNI

di Pierluigi Bonora

**I**l governo mette una prima mano alle tasse sull'auto e, secondo le intenzioni del vicepremier Matteo Salvini, il primo colpo di scure riguarderà il superbollo che da 11 anni viene applicato alle vetture più potenti. Una mossa che può essere interpretata come la volontà di questo esecutivo di rivedere la politica fiscale del settore, anche se i veri nodi da sciogliere - come da tempo reclamano le associazioni di categoria - sono altri. L'ultimo promemoria, in ordine di tempo, arriva da Italo Folonari, vicepresidente di Aniasa (servizi di mobilità, noleggio e sharing): «Si porti l'Iva al 10% per i servizi di car sharing, come per il trasporto pubblico, e di noleggio a breve termine per i turisti stranieri; una maggiore detraibilità e deducibilità per le auto aziendali elettriche». Comunque, quello del superbollo, è un altro segnale di attenzione del governo che va ad affiancare le forti pressioni su Bruxelles affinché la transizione «green» della mobilità, con l'obiettivo della decarbonizzazione, rispetti il principio della neutralità tecnologica (leggasi utilizzo

anche dei biocarburanti), rispetto al piano del «tutto elettrico» a partire dal 2035. Per il superbollo, meglio conosciuto come «tassa odiosa» introdotta dal governo di Mario Monti, si approssima a questo punto l'epilogo. L'ammontare era stato calcolato in 20 euro per ogni kW oltre il limite di 185 (251 cavalli) di potenza. Attualmente sono previsti 12 euro dopo cinque anni dall'immatricolazione della macchina, 6 euro dal decimo anno, 3 euro dal quindicesimo e stop al «salasso» dopo i 20 anni. «Una tassa tanto iniqua quanto inutile - il commento di Angelo Sticchi Damiani, presidente dell'Automobile club d'Italia -; un'autentica anomalia il cui unico effetto è stato quello di distorcere e deprimere il mercato nazionale che annovera i più prestigiosi costruttori a livello mondiale». Il vicepremier Matteo Salvini, nel dare la notizia, ha parlato di intesa con il collega Giancarlo Giorgetti, ministro dell'Economia. La misura potrebbe essere inclusa nel piano di riforma fiscale previsto dal ddl Delega.

## Mobilità degli italiani: auto e trasporto pubblico restano centrali. Avanzano i costruttori cinesi



Auto e trasporto pubblico restano centrali. Avanzano i costruttori cinesi, destinati a crescenti quote in un mercato sempre più proiettato su vetture medio-grandi e in cui l'elettrico continua a non sfondare. E intanto il parco circolante continua a invecchiare e le emissioni aumentano.

Il mercato italiano dell'auto sta gradualmente cambiando pelle, ancora molto lontano nei numeri dai livelli pre-COVID. Complici la crisi dei chip e la guerra in Ucraina, stiamo assistendo ad un ulteriore invecchiamento del parco circolante, con emissioni in aumento. Soffrono le compatte, che nel 2022 hanno perso il 22%, mentre i segmenti lusso crescono. Il noleggio a lungo termine si conferma canale privilegiato nella gestione della transizione, consentendo a tutti, privati e flotte, di ridurre i rischi dell'incertezza con costi certi e predeterminati. Le auto elettriche arretrano, confermandosi la soluzione giusta per pochi, che risiedono principalmente nelle grandi città. Grazie a costi di produzione più competitivi, i costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali del "vecchio continente". Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi prodotte per lo più in Cina.

Queste le principali evidenze del nuovo studio condotto da **ANIASA** e **Bain & Company** "Il vento dell'Est soffia sull'automotive", l'indagine annuale sulla mobilità degli italiani presentata ieri nel corso della conferenza stampa annuale dell'Associazione tenutasi a Milano, che ha evidenziato come il settore automotive sia destinato a cambiare molto più di quanto non abbia fatto negli ultimi decenni. Non solo nuovi modelli, anche nuove motorizzazioni (BEV, HEV), nuovi produttori (dall'Est), nuovi modelli di business, nuovi mix di segmenti (più grandi), nuovi canali (noleggio).

**Il parco circolante cresce e invecchia...**

Gli italiani sono disorientati (anche dai tempi di consegna molto posticipati), rimandano l'acquisto dell'auto e per lo più finiscono per tenersi la propria, come confermato dal drastico crollo delle rottamazioni (-30% nel 2022 vs 2021), con quasi mezzo milione in meno di vetture rottamate. La naturale conseguenza di questi fattori è una crescita continua del parco circolante, nonché della sua età media, che ormai ha raddoppiato i livelli di 20 anni fa, superando i 12 anni di età per vettura. E quando gli italiani devono proprio cambiare l'auto, preferiscono sempre di più noleggiarla anziché acquistarla.

### ...ma l'elettrico costa (e convince pochi)

La progressiva elettrificazione sta portando ad un graduale disimpegno dei Costruttori tradizionali dal segmento delle utilitarie. Il segmento A, storicamente molto rilevante in Italia, con quote pari ad un quinto del mercato, ha iniziato ad arretrare, fino a toccare quota 15%, a beneficio dei segmenti auto più grandi (e costosi). Crolla quindi, almeno per il momento, il falso mito delle piccole elettriche da città: **ad oggi i veicoli elettrici ottengono la quota maggiore nei segmenti di vetture medio-grandi**. Nelle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, la quota BEV nelle vetture medie e grandi è pari a circa il 13% del totale mercato, contro il 2,6% nelle compatte. Le BEV si confermano, inoltre, più concentrate nelle grandi città. A vincere sono sempre i motori benzina e le auto ibride mild. In termini geografici, il panorama rimane molto frammentato: ad abbassare la media delle EV si conferma il Sud Italia, che non va oltre il 5-6% del totale mercato se si sommano BEV e PHEV. Il mercato europeo non se la passa molto meglio, avendo chiuso in negativo del 3,9%, ma con le BEV che salgono dal 10,8% al 14,7% di quota; a trainare sono Germania e Regno Unito, con Italia e Spagna fanalini di coda.

### In un contesto di incertezza, la sostenibilità economica è la priorità

L'analisi conferma la centralità della sostenibilità economica come fattore determinante nelle abitudini di consumo degli italiani: auto e trasporto pubblico sono vincenti grazie alla loro convenienza e flessibilità per tutti i fini di mobilità. Sebbene il loro utilizzo sia previsto in ulteriore espansione anche nel 2023 (insieme alla bici), la sofferenza del mercato – che si traduce in un calo delle immatricolazioni – è confermata dalla minore propensione all'acquisto da parte degli italiani. **Quasi il 60% della popolazione, infatti, non ha preso in considerazione, lo scorso anno, l'acquisto di un bene costoso come l'auto**, principalmente per motivi legati all'incertezza economica. In questo contesto, dunque, incentivi e sconti aggiuntivi, se ben orchestrati, sono l'unico elemento che potrebbe far prendere in considerazione l'acquisto di una nuova auto.

### Il vento dell'Est sul mercato italiano

In risposta alle esigenze di sostenibilità economica dei consumatori, il mercato italiano sta quindi diventando sempre più appannaggio di Costruttori dell'Est, sia asiatici che dell'Est Europa, in grado di produrre auto a costi più competitivi. Per conquistare il mercato del Vecchio Continente, questi operatori stanno sfruttando nuove catene di fornitura, ma anche

soluzioni creative, riposizionandosi nel frattempo su un segmento più premium, in linea con la domanda del mercato europeo.

Dalla Cina si stanno affacciando nuovi attori nativi EV, non solo nella parte di mercato mainstream, ma anche nei segmenti top. Non a caso, alcuni brand asiatici hanno già scalato molte delle prime posizioni nelle vendite globali di vetture elettrificate, scavalcando anche Tesla.

La classifica dei principali produttori di vetture elettrificate è costellata di marchi cinesi, che hanno ormai tolto il podio ai player storici: BYD è il primo produttore di auto elettrificate al mondo (Tesla mantiene il gradino più alto nelle BEV). Il grosso delle vendite si registra in Cina, ma la quota in Europa è in progressivo aumento. Lo spostamento dell'assetto verso l'Oriente è particolarmente evidente anche sulle quote di produzione, dove l'Europa ha ceduto lo scettro di principale produttore alla Cina, che già oggi ha raggiunto il 4° posto nella classifica dei Paesi che hanno registrato il maggior numero di brevetti in Europa, con l'Italia solo undicesima.

I costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali del Vecchio Continente. Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi prodotte per lo più in Cina.

## Mobilità in Italia: auto e trasporto pubblico restano centrali per gli italiani

Le auto elettriche rimangono la soluzione giusta per poche persone



**Il mercato italiano dell'auto sta gradualmente cambiando pelle**, ancora molto lontano nei numeri dai livelli pre-COVID. Complici la crisi dei chip e la guerra in Ucraina, si sta assistendo ad un ulteriore invecchiamento del parco circolante, con emissioni in aumento.

**Soffrono le compatte**, che nel 2022 hanno perso il 22%, mentre i segmenti lusso crescono. **Il noleggio a lungo termine si conferma canale privilegiato nella gestione della transizione**, consentendo a tutti, privati e flotte, di ridurre i rischi dell'incertezza con costi certi e predeterminati.

### **Mobilità in Italia: il mercato dell'auto sta cambiando gradualmente**

**Le auto elettriche arretrano**, confermandosi la soluzione giusta per pochi, che risiedono principalmente nelle grandi città. Grazie a costi di produzione più competitivi, i costruttori dell'Est (Europa e Asia) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali del Vecchio Continente. **Dal 2015 ad oggi**,

**l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5,3 milioni di vetture**, oggi prodotte per lo più in Cina.

Queste le principali evidenze del nuovo studio condotto da **ANIASA** e Bain & Company “**Il vento dell'Est soffia sull'automotive**”, l'indagine annuale sulla mobilità degli italiani presentata nelle scorse ore nel corso della conferenza stampa annuale dell'associazione tenutasi a Milano.

Questa ha evidenziato come il settore automotive sia destinato a cambiare molto più di quanto non abbia fatto negli ultimi decenni. Non solo nuovi modelli, anche nuove motorizzazioni (100% elettriche e ibride), nuovi produttori (dall'Est), nuovi modelli di business, nuovi mix di segmenti (più grandi) e nuovi canali (noleggio).

**Gli italiani sono disorientati** (anche dai tempi di consegna molto posticipati), **rimandano l'acquisto dell'auto e per lo più finiscono per tenersi la propria**, come confermato dal drastico crollo delle rottamazioni (-30% nel 2022 vs 2021), con quasi mezzo milione in meno di vetture rottamate.

**La naturale conseguenza di questi fattori è una crescita continua del parco circolante**, nonché della sua età media, che ormai ha raddoppiato i livelli di 20 anni fa, superando i 12 anni di età per vettura. Quando gli italiani devono proprio cambiare l'auto, preferiscono sempre di più noleggiarla anziché acquistarla.

**La progressiva elettrificazione sta portando ad un graduale disimpegno dei costruttori tradizionali dal segmento delle utilitarie**. Il segmento A, storicamente molto rilevante in Italia, con quote pari ad un quinto del mercato, ha iniziato ad arretrare, fino a toccare quota 15%, a beneficio dei segmenti auto più grandi (e costosi).

Crolla quindi, almeno per il momento, il falso mito delle piccole elettriche da città. Ad oggi, **i veicoli elettrici ottengono la quota maggiore nei segmenti di vetture medio-grandi**. Nelle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, la quota dei BEV nel mercato delle auto medie e grandi è pari a circa il 13% del totale mercato, contro il 2,6% nelle compatte. I veicoli elettrici a batteria si confermano, inoltre, più concentrate nelle grandi città.

**A vincere sono sempre i motori benzina e le auto mild hybrid**. In termini geografici, il panorama rimane molto frammentato. Ad abbassare la media dei veicoli elettrici si conferma il Sud Italia, che non va oltre il 5/6% del totale mercato se si sommano BEV e PHEV. Il mercato europeo non se la passa molto meglio, avendo chiuso in negativo del 3,9%, ma con i BEV che salgono dal 10,8% al 14,7% di quota. A trainare sono Germania e Regno Unito, con Italia e Spagna fanalini di coda.

## **Auto e trasporto pubblico: il binomio vincente nel Bel Paese**

L'analisi conferma la centralità della sostenibilità economica come fattore determinante nelle abitudini di consumo degli italiani: **auto e trasporto pubblico sono vincenti grazie alla loro**

### **convenienza e flessibilità per tutti i fini di mobilità.**

Sebbene il loro utilizzo sia previsto in ulteriore espansione anche nel 2023 (insieme alla bici), la sofferenza del mercato – che si traduce in un calo delle immatricolazioni – è confermata dalla minore propensione all'acquisto da parte degli italiani.

**Quasi il 60% della popolazione, infatti, non ha preso in considerazione lo scorso anno l'acquisto di un bene costoso come l'auto**, principalmente per motivi legati all'incertezza economica. In questo contesto, dunque, incentivi e sconti aggiuntivi, se ben orchestrati, sono l'unico elemento che potrebbe far prendere in considerazione l'acquisto di una nuova auto.

In risposta alle esigenze di sostenibilità economica dei consumatori, **il mercato italiano sta quindi diventando sempre più appannaggio di costruttori dell'Est**, sia asiatici che dell'Est Europa, in grado di produrre auto a costi più competitivi.

Per conquistare il mercato europeo, questi operatori stanno sfruttando nuove catene di fornitura, ma anche soluzioni creative, riposizionandosi nel frattempo su un segmento più premium, in linea con la domanda del mercato europeo.

**Dalla Cina si stanno affacciando nuovi attori nativi del segmento EV**, non solo nella parte di mercato mainstream, ma anche nei segmenti top. Non a caso, alcuni brand asiatici hanno già scalato molte delle prime posizioni nelle vendite globali di vetture elettrificate, scavalcando anche Tesla.

La classifica dei principali produttori di vetture elettrificate è costellata di marchi cinesi, che hanno ormai tolto il podio ai player storici: **BYD è il primo produttore di auto elettrificate al mondo** (Tesla mantiene il gradino più alto nei BEV). Il grosso delle vendite si registra in Cina, ma la quota in Europa è in progressivo aumento.

Lo spostamento dell'assetto verso l'Oriente è particolarmente evidente anche sulle quote di produzione, dove l'UE ha ceduto lo scettro di principale produttore alla Cina, che già oggi ha raggiunto il quarto posto nella classifica dei paesi che hanno registrato il maggior numero di brevetti in Europa, con l'Italia solo undicesima.

### **Le dichiarazioni di Italo Folonari e Gianluca Di Loreto**

A margine della presentazione, **Italo Folonari** – vicepresidente di **ANIASA** – ha detto che uno dei trend inarrestabili del mercato auto italiano che emerge con chiarezza dallo studio è senza dubbio la crescita del noleggio come canale di acquisizione dell'auto. Chi cambia l'auto, piuttosto che comprarla preferisce noleggiarla.

La quota di vendite a privati è ormai in calo da alcuni anni e il noleggio riempie il vuoto grazie ai costi certi e alla possibilità di spalmare su più anni il costo del "rischio tecnologico". Il trend è destinato a proseguire anche nel 2023, come mostrano i dati dei primi quattro mesi dell'anno.

**Gianluca Di Loreto**, Partner Bain & Company, ha invece dichiarato che, in un contesto di incertezza come quello attuale, la centralità per gli italiani dell'aspetto economico legato alla mobilità emerge con forza.

Pur preferendo i marchi europei, un italiano su cinque sta già considerando marchi cinesi e asiatici perché più convenienti, anche se di minore qualità. Il futuro è già qui. L'assetto del mondo automotive si sta spostando velocemente verso Oriente.

In questo contesto è quindi necessario e urgente che l'Italia acceleri gli investimenti sulla filiera auto, riaffermando il proprio ruolo industriale nel comparto. La chiave è puntare sulle eccellenze del Made in Italy attraverso il progressivo superamento delle vecchie tecnologie, storico fiore all'occhiello del Bel Paese, per sviluppare nuovi centri di eccellenza e competenza nel mondo dell'elettrificazione.

Clubalfa.it è stato selezionato dal nuovo servizio di Google News, se vuoi essere sempre aggiornato sulle nostre notizie [SEGUICI QUI](#)

## Noleggino e car sharing guidano la transizione ecologica in Italia



Quasi 1 auto nuova su 3 è a noleggio, la ripresa del noleggio a breve termine e la condivisione dell'auto con le flotte in costante crescita. Sono i dati presentati alla 22esima edizione del Rapporto **ANIASA**.

**ANIASA** al Governo: "Il noleggio costituisce oggi, e in prospettiva futura, lo strumento più efficace per la decarbonizzazione della mobilità urbana, turistica e delle aziende del nostro Paese. Un saggio utilizzo della 'leva fiscale' potrebbe accelerare questa transizione".

Rapporto **ANIASA** 22esima edizione – Il settore del noleggio veicoli continua a crescere, raggiungendo: un'incidenza superiore al 30% sulle immatricolazioni registrate a livello nazionale; una quota sempre più significativa di nuove vetture ibride (56% del totale immatricolato ibrido plug-in) ed elettriche (32%); una flotta di 1 milione e 200mila mezzi, che si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana; 13 miliardi di euro di fatturato.

Per centrare gli obiettivi fissati al 2035, il nostro Paese non ha alternative a rivedere il peso fiscale sui servizi di mobilità turistica, urbana e aziendale a basso impatto ambientale. Sono

questi i principali dati e spunti emersi dalla presentazione della 22esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

## Rapporto **ANIASA** 22esima edizione

In un mercato dell'auto in calo nel 2022 (-9,5%) e in graduale ripresa nel 2023, il settore del **noleggio veicoli** è tornato a marciare a velocità elevata, trainato dalla significativa crescita del lungo termine: 415.000 veicoli immatricolati in Italia, per un valore di **10,5 miliardi di euro**, una clientela arrivata a **250.000 soggetti tra aziende** di ogni dimensione e comparto, pubbliche amministrazioni e soggetti privati, oltre **31 milioni di giornate di noleggio** per spostamenti a fini turistici o a breve termine, oltre 5,6 milioni di contratti di car sharing nelle città metropolitane.

### Il primo trimestre 2023

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio ha registrato una significativa crescita delle immatricolazioni rispetto allo stesso periodo dello scorso anno 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 quasi un'auto nuova su tre è immatricolata dagli operatori di noleggio.

Il noleggio a breve termine, in vista di una stagione estiva che si preannuncia contraddistinta da un'elevata domanda, ha registrato indicatori positivi: fatturato (+16%), numero di noleggi (+22%), flotta (+7%). 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%) che evidenzia come si stiano attenuando le difficoltà di consegne di nuove vetture, e di un giro d'affari in aumento del 9%.

“La mobilità del nostro Paese necessita di misure strutturali finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di contenimento delle emissioni fissati a livello europeo”, ha dichiarato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano, “L'accelerazione del ricambio del nostro parco circolante non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use nel nostro Paese. Per favorire il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli, con conseguenti benefici ambientali ed economici, è oggi indispensabile un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale”.



“IVA al 10% per i servizi di car sharing (come per i servizi di trasporto pubblico) e di noleggio a breve termine per turisti stranieri (come già avviene per alberghi e ristoranti), maggiore detraibilità e deducibilità per le vetture aziendali elettriche”, ha evidenziato il Vice Presidente **ANIASA** – Italo Folonari, “sono le proposte che abbiamo formulato al Governo in vista della Legge sulla Delega Fiscale e della prossima Legge di Bilancio. Un riequilibrio fiscale per i servizi di mobilità a basso impatto ambientale trainerebbe la transizione verso l’elettrificazione del parco circolante e spingerebbe verso l’abbattimento delle emissioni nelle nostre città e verso il loro decongestionamento”.

Redazione Fleetime

Fonte press **ANIASA**

## Noleggio veicoli e car sharing guidano la transizione ecologica della mobilità



**Il settore del noleggio veicoli continua a crescere, raggiungendo: un'incidenza superiore al 30% sulle immatricolazioni registrate a livello nazionale;**

**una quota sempre più significativa di nuove vetture ibride (56% del totale immatricolato ibrido plug-in) ed elettriche (32%); una flotta di 1 milione e 200mila mezzi, che si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana; 13 miliardi di euro di fatturato.**

**Per centrare gli obiettivi fissati al 2035, il nostro Paese non ha alternative a rivedere il peso fiscale sui servizi di mobilità turistica, urbana e aziendale a basso impatto ambientale.**

**Sono questi i principali dati e spunti emersi dalla presentazione della 22esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.**

[pagina successiva >>](#)

[Iscriviti alla newsletter](#)



## Le auto elettriche costano ancora troppo: gli italiani aspettano l'arrivo delle cinesi

Nonostante il taglio dei prezzi di listino sui modelli elettrici di molti brand il costo medio delle EV resta ancora proibitivo: in tanti rimandano l'acquisto all'arrivo dei modelli a buon mercato



Una concessionaria BYD (AP Photo/Eugene Hoshiko)



Ormai è risaputo, il parco auto italiano continua ad invecchiare con conseguenti ricadute sull'aumento delle emissioni. I fattori che finora ne hanno otacolato il processo di

rinnovamento sono molteplici, non ultimi la crisi dei chip e il conflitto russo-ucraino.

A risultare particolarmente colpito è il segmento delle compatte (segmento A), che nel 2022 ha perso il 22%, mentre si registra una crescita per i segmenti di lusso. Il noleggio a lungo termine si conferma la forma d'acquisto privilegiata in questo momento di transizione energetica, poiché consente di ridurre i rischi dell'incertezza tecnologica. Sono i dati che emergono dallo studio condotto da **Aniasa**, Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital, e Bain & Company "Il vento dell'Est soffia sull'automotive", presentato durante l'annuale conferenza stampa dell'Associazione.

## L'Italia deve avere paura delle auto elettriche cinesi?

### Auto elettriche ancora elitarie

Uno dei dati più evidenti che emerge dallo studio è la frenata nelle vendite delle auto elettriche, nonostante molte aziende abbiano deciso di ridurre i prezzi di listino. Le EV si confermano una soluzione giusta ancora per pochi, residenti principalmente nei grandi centri abitati. Le stime sembrano suggerire che, in virtù di costi di produzione più competitivi, i costruttori dell'Est, sia europei che asiatici, nei prossimi anni saranno in grado di conquistare fette di mercato più ampie (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali. Non è un caso che dal 2015 ad oggi l'Europa abbia perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, auto che oggi vengono prodotte principalmente in Cina.

Da questo rapporto si nota come gli italiani si sentano ancora disorientati al cospetto dell'offerta tecnologica e da tempi di consegna del nuovo molto lunghi, motivo per cui in tanti preferiscono rimandare un passo importante come l'acquisto dell'auto. Un'ulteriore conferma è evidenziata dal drastico crollo delle rottamazioni (nel 2022 il -30% in meno rispetto al 2021), con quasi mezzo milione di vetture rottamate in meno. Il parco circolante e la sua età media, che ormai ha raddoppiato i livelli di 20 anni fa, superando i 12 anni di età per vettura, in questo modo continuano a crescere.

## Come le auto elettriche cinesi stanno invadendo l'Europa

### Il prezzo fa ancora la differenza

Il rapporto di **Aniasa** e Bain & Company sottolinea come il parametro della sostenibilità economica sia un fattore centrale nelle abitudini di consumo degli italiani. Quasi il 60% della popolazione nel 2022 non ha preso in considerazione l'acquisto di un'auto nuova principalmente per motivi legati al prezzo e all'incertezza economica. Incentivi e sconti aggiuntivi sembrano essere l'unico elemento in grado di dare impulso all'acquisto di auto nuove. E in attesa di prezzi più bassi, i consumatori italiani rivolgono sempre di più la loro attenzione verso i costruttori cinesi, capaci di produrre auto a costi più competitivi e che presto si ritaglieranno quote di mercato sempre più ampie.

"Pur preferendo i marchi europei, un italiano su cinque sta già considerando marchi cinesi e asiatici perché più convenienti, anche se di minore qualità - afferma Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company -. Il futuro è già qui: l'assetto del mondo automotive si sta spostando velocemente verso Oriente. In questo contesto è quindi necessario e urgente che l'Italia acceleri gli investimenti sulla filiera auto, riaffermando il proprio ruolo industriale nel comparto: la chiave è puntare sulle eccellenze del Made in Italy attraverso il progressivo superamento delle vecchie tecnologie, storico fiore all'occhiello del Paese, per sviluppare nuovi centri di eccellenza e competenza nel mondo dell'elettrificazione".

## Rapporto ANIASA: presentata la 22esima edizione



Secondo il recente rapporto della **ANIASA**, nella delicata fase della transizione ecologica della mobilità urbana, quasi 1 auto nuova su 3 è a noleggio. **ANIASA** presenta il suo rapporto in merito alla mobilità italiana, evidenziando come in questa delicata fase di transizione energetica, quasi 1 auto nuova su 3 è a noleggio. Il noleggio in Italia cresce, raggiungendo un'incidenza del 30% delle immatricolazioni, significativa secondo il rapporto della **ANIASA**, è la quota delle nuove vetture ibride, circa il 56% del totale immatricolato ibrido plug-in, con le elettriche a quota 32%. Una flotta di 1 milione e 200 mila mezzi, con un fatturato di 13 miliardi di euro, per arrivare al 2035 con una quota di auto elettriche in linea con quanto previsto dalla Comunità Europea, secondo l'**ANIASA** la strada da percorrere è quella della rivalutazione del peso fiscale sui servizi di mobilità turistica, urbana e aziendale a basso impatto ambientale. Il mercato dell'auto nel 2022 è calato del 9.5%, il numero dei noleggi è cresciuto del 41% e i giorni di noleggio del 28%, rispetto al periodo pre-pandemico, il settore ha perso un noleggio su 3, a pesare è stata la scarsa disponibilità di veicoli che ha influito negativamente sull'approvvigionamento delle flotte. Sono oltre 2 milioni e 500 mila gli utenti iscritti ai servizi di **car sharing**, per una flotta che ammonta a 3.650 unità, la crisi di prodotto e dei pezzi di ricambio, unitamente alle politiche sulla mobilità urbana che non hanno valorizzato questo settore, anche e soprattutto in termini ambientali e di decongestionamento delle città, ha influito negativamente su questa formula. Cresce considerevolmente il **noleggio a lungo termine**, sono i privati a trainare il settore, rispetto al 2021 il fatturato cresce così del 7%, una espansione dovuta principalmente a due fattori, ripartenza delle consegne e formule vantaggiose.

## Immatricolazioni auto, una su tre è a noleggio



In **Italia** un'auto nuova su tre è a noleggio. Lo riporta l'ultima edizione del Rapporto **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital), secondo cui ad oggi le auto a noleggio nel nostro Paese sarebbero **1,2 milioni**.

Il 56% dei nuovi veicoli immatricolati è ibrido, il 32% elettrico. E proprio quando il mercato auto viveva una profonda crisi nel 2022 il settore del noleggio veicoli ha registrato una **crescita significativa con 415.000 unità immatricolate in Italia** per un valore complessivo di 10,5 miliardi di euro ed una clientela di 250.000 soggetti tra privati, aziende e PA.

- giornate di noleggio a breve termine per turismo: > 31 milioni
- contratti di car sharing nelle città metropolitane: > 5,6 milioni
- giro d'affari 2022: +59% rispetto al 2021
- numero di noleggi 2022: +41%
- giorni di noleggio 2022: +28%

Pesa all'opposto la **difficoltà di approvvigionamento della flotta**: rispetto al periodo pre-pandemia il settore ha perso un noleggio su tre, anche se nel 2022 il calo della flotta è passato dal -28% del 2021 (rispetto al 2019) al -5%.

Il miglior Xiaomi per foto senza 5G? Redmi Note 10 Pro, compralo al miglior prezzo da eBay a **225 euro**.

**CLICCA QUI PER CONTINUARE A LEGGERE**

Pubblicato inauto

## Auto: 60% italiani rimanda acquisto causa prezzi. Avanzano brand cinesi



Il parco auto italiano continua ad invecchiare con emissioni in aumento, complici la crisi dei chip e la guerra in Ucraina. Soffrono le compatte, che nel 2022 hanno perso il 22%, mentre i segmenti lusso crescono. Il noleggio a lungo termine si conferma canale privilegiato nella gestione della transizione perché consente di ridurre i rischi dell'incertezza tecnologica. Queste alcune delle evidenze dello studio condotto da **Aniasa** e Bain & Company "Il vento dell'Est soffia sull'automotive", presentata nel corso della conferenza stampa annuale dell'Associazione.

Dallo studio emerge anche che le auto elettriche arretrano, confermandosi la soluzione giusta per pochi, che risiedono principalmente nelle grandi città. Grazie a costi di produzione più competitivi, i costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali. Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi prodotte per lo più in Cina.

Quanto agli italiani, dallo studio emerge che sono disorientati dall'offerta tecnologica e dai tempi di consegna molto lunghi e preferiscono rimandare l'acquisto dell'auto. Tendenza confermata dal drastico crollo delle rottamazioni (-30% nel 2022 vs 2021), con quasi mezzo milione in meno di vetture rottamate. La conseguenza è una crescita continua del parco circolante, nonché della sua età media, che ormai ha raddoppiato i livelli di 20 anni fa, superando i 12 anni di età per vettura.

La progressiva elettrificazione sta portando ad un graduale disimpegno dei costruttori

tradizionali dal segmento delle utilitarie. Il segmento A, storicamente molto rilevante in Italia, con quote pari ad un quinto del mercato, ha iniziato ad arretrare, fino a toccare quota 15%, a beneficio dei segmenti auto più grandi (e costosi). Crolla quindi, almeno per il momento, il falso mito delle piccole elettriche da città: ad oggi i veicoli elettrici ottengono la quota maggiore nei segmenti di vetture medio-grandi.

Nelle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, la quota Bev nelle vetture medie e grandi è pari a circa il 13% del totale mercato, contro il 2,6% nelle compatte. Le Bev si confermano, inoltre, più concentrate nelle grandi città. A vincere sono sempre i motori benzina e le auto ibride mild.

L'analisi conferma la centralità della sostenibilità economica come fattore determinante nelle abitudini di consumo degli italiani: auto e trasporto pubblico sono vincenti grazie alla loro convenienza e flessibilità. Quasi il 60% della popolazione non ha preso in considerazione, lo scorso anno, l'acquisto di un'auto nuova principalmente per motivi legati ai costi e all'incertezza economica. In questo contesto incentivi e sconti aggiuntivi sono l'unico elemento che potrebbe far prendere in considerazione l'acquisto di una nuova auto.

In risposta alle esigenze di sostenibilità economica dei consumatori, il mercato italiano sta diventando sempre più appanaggio di costruttori cinesi, in grado di produrre auto a costi più competitivi. L'Europa ha ceduto lo scettro di principale produttore alla Cina, che già oggi ha raggiunto il quarto posto nella classifica dei Paesi che hanno registrato il maggior numero di brevetti in Europa, con l'Italia solo undicesima. I costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali del Vecchio Continente. Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi prodotte per lo più in Cina.

"Pur preferendo i marchi europei, un italiano su cinque sta già considerando marchi cinesi e asiatici perché più convenienti, anche se di minore qualità. Il futuro è già qui: l'assetto del mondo automotive si sta spostando velocemente verso Oriente. In questo contesto è quindi necessario e urgente che l'Italia acceleri gli investimenti sulla filiera auto, riaffermando il proprio ruolo industriale nel comparto: la chiave è puntare sulle eccellenze del Made in Italy (i "Campioni nazionali" del settore) attraverso il progressivo superamento delle vecchie tecnologie, storico fiore all'occhiello del Paese, per sviluppare nuovi centri di eccellenza e competenza nel mondo dell'elettrificazione", afferma Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company.

## Auto: l'elettrico non decolla, aumentano i noleggi e crollano le rottamazioni



La prima scelta riguarda i motori benzina e le auto ibride mild. L'elettrificato, con i suoi costi, è ancora per pochi. Il pressing dall'Asia: auto innovative a prezzi più accessibili. In sofferenza il segmento delle utilitarie

Auto elettriche ancora appannaggio per pochi, vendite in aumento per i segmenti di lusso e un parco macchine che invecchia per la maggior parte degli automobilisti italiani.

È quanto emerge dallo studio condotto da Bain & Company per **Aniasa**, l'associazione che, all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità e noleggio. Secondo l'indagine, l'automotive è destinato a cambiare sotto la spinta dell'elettrico – che, però, non riesce a decollare sui grandi numeri - e che deve fare i conti con il pressing dei grandi costruttori dell'Est in grado di produrre veicoli innovativi a costi più contenuti.

C'è poi la dicotomia che vede la crescita dei segmenti di lusso a fronte di un drastico crollo delle rottamazioni nel 2022, pari al trenta per cento in meno rispetto al 2021. Il dato fotografa una realtà in cui per le strade italiane circolano auto sempre più vecchie, con una età media di 12 anni, più alta rispetto a quella di venti anni fa.

Sono **quasi mezzo milione in meno le vetture rottamate** e la progressiva elettrificazione sta portando ad un graduale disimpegno dei costruttori tradizionali dal segmento delle **utilitarie**. Il segmento A, storicamente molto rilevante in Italia, con quote pari ad un quinto del mercato, ha iniziato ad arretrare, fino a toccare **quota 15%, a beneficio dei segmenti auto più grandi (e costosi)**.

**Crolla quindi, almeno per il momento, il falso mito delle piccole elettriche da città: ad oggi i veicoli elettrici ottengono la quota maggiore nei segmenti di vetture medio-grandi.**

Nelle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, la quota Bev (i veicoli elettrici puri) nelle vetture medie e grandi è pari a circa il 13% del totale mercato, contro il 2,6% nelle compatte. Le Bev si confermano, inoltre, più concentrate nelle grandi città: a **vincere sono sempre i motori benzina e le auto ibride mild**. “Per centrare gli obiettivi fissati al 2035, il nostro Paese non ha alternative a rivedere il peso fiscale sui servizi di mobilità turistica, urbana e aziendale a basso impatto ambientale”, puntualizza l'**Aniasa**.

Nonostante l'obbligo sempre più pressante da parte dei grandi centri urbani ad abbandonare le auto dalla tecnologia più vecchia e inquinante (e la polemica che sta interessando in queste settimane il Comune di Roma ne è un esempio), **gli italiani tendono, giocoforza e conti alla mano, a mantenere la loro vecchia automobile** e, se proprio non posso più usarla, a valutare seriamente la scelta del noleggio anziché affrontare la spesa di un nuovo modello.

"Uno dei trend inarrestabili del mercato auto italiano che emerge con chiarezza dallo studio è senza dubbio la crescita del noleggio come canale di acquisizione dell'auto- ha commentato il vice presidente **Aniasa**, Italo Folonari – Il noleggio riempie il vuoto grazie ai costi certi e alla possibilità di spalmare su più anni il costo del 'rischio tecnologico'. Il trend è destinato a proseguire anche nel 2023, come mostrano i dati dei primi quattro mesi dell'anno", la sua proiezione.

Lo studio evidenzia come nel 2022, il segmento lungo termine abbia visto crescere il giro d'affari del 7% in più rispetto al 2021. Il dato in crescita del breve termine (+59% a un anno), sia il numero di noleggi (+41%) e quello dei giorni di utilizzo dei mezzi (+28%) registrato a fine restrizioni covid, deve, però fare i conti con una pandemia che nel 2021 aveva portato perdite per la flotta media pari al 28 per cento.

**Dal 2015 ad oggi il vecchio Continente ha, poi, perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi realizzate per lo più in Cina.**

Secondo gli operatori del settore, quasi un'auto nuova su tre è immatricolata dagli operatori di noleggio, “con – affermano - benefici sulla qualità dei mezzi e le emissioni inquinanti”. Ma “**il vento dell'Est soffia sull'automotive**”: dalla Cina si stanno affacciando nuovi attori nativi HEV (ibride) sia nella parte mainstream che nei segmenti top. La cinese Byd è il primo produttore al mondo (laddove la Tesla mantiene il gradino più alto nelle Bev): il grosso delle vendite si registra in Cina, ma la quota in Europa è in progressivo aumento.

“Per favorire il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli, occorre un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale”, è stato concluso a margine della presentazione dello studio: “In questo contesto è quindi necessario e urgente che l'Italia acceleri gli investimenti sulla filiera auto, riaffermando il proprio ruolo industriale nel comparto: la chiave è puntare sulle eccellenze del Made in Italy (i 'Campioni nazionali' del settore) attraverso il progressivo superamento delle vecchie tecnologie, storico fiore all'occhiello del Paese, per sviluppare nuovi centri di eccellenza e competenza nel mondo

dell'elettrificazione".

## Auto a noleggio: +56% il fatturato 2022 grazie anche ai privati

**Il noleggio auto a lungo termine traina il mercato auto in Italia ed è sempre più frequente tra i privati in questa fase di transizione verso l'elettrico. I dati ANIASA**

11 Maggio 2023 - 13:13

Il **noleggio auto in Italia** continua la sua ripresa a un ritmo veloce, compensando buona parte del calo delle vendite ai privati. Nel 2022 oltre il 30% delle immatricolazioni auto in Italia è attribuito a società di noleggio. Cresce il mercato e cambiano anche le esigenze dei **privati** sempre **più orientati al noleggio a lungo termine** come alternativa all'acquisto. Ecco i dettagli del rapporto 2022 di **ANIASA**, l'Associazione Nazionale Industria Autonoleggio, Sharing mobility e Automotive digital.

### **IL NOLEGGIO AUTO HA IMMATRICOLATO 1 AUTO NUOVA SU 3 NEL 2022**

Il mercato delle auto nuove in Italia nel 2022 ha registrato un saldo del -9,5% rispetto all'anno precedente, compensato dall'aumento delle **immatricolazioni di auto a noleggio**. Il bilancio 2022 pubblicato dall'associazione della categoria, riporta un trend in crescita del **noleggio a breve termine** per fatturato (+59% rispetto al 2021), numero di noleggi (+41%) e giorni di noleggio (+28%). La performance positiva è dovuta anche all'effetto trainante del **noleggio a lungo termine**:

- 415.000 veicoli immatricolati per un valore di 10,5 miliardi di euro;
- 250.000 clienti tra aziende e soggetti privati;
- oltre 31 milioni di giorni di noleggio;
- oltre 5,6 milioni di contratti di car sharing nelle città metropolitane.

### **NOLEGGIO A LUNGO TERMINE TRA PRIVATI CON E SENZA P.IVA**

Il **noleggio a lungo termine** di veicoli è aumentato del **+7% in fatturato nel 2022** rispetto all'anno precedente. **ANIASA** afferma che all'aumento del 17% degli acquisti è corrisposta una diminuzione del 18% delle vendite di veicoli usati. Questo ha portato ad un forte aumento della flotta (+9%), che ora supera 1 milione e 100 mila veicoli. Il business continua a guadagnare quote di mercato grazie a due fattori principali:

- la ripresa graduale delle **consegne di auto nuove** che ha permesso di soddisfare le richieste di rinnovo delle flotte da parte di fleet e mobility manager;
- l'aumento significativo delle richieste da parte dei privati, sia con che senza partita IVA, che vedono nel **noleggio a lungo termine una soluzione vantaggiosa** in questa fase di transizione verso l'elettrico. Nel 2022, il segmento dei privati ha raggiunto una quota di 160.000 veicoli.



## **ANIASA, SERVE LEVA FISCALE SUL NOLEGGIO**

Dopo un periodo di crisi legato alla pandemia, la ripresa inizia a consolidarsi anche per il **car sharing** ma con un numero di noleggi ben al di sotto dei livelli del 2019 (5 milioni e 600 mila). Il settore conta:

- circa **2 milioni e 500 mila iscritti** alle piattaforme di car sharing;
- **650 auto** compongono la flotta condivisa.

*“L’accelerazione del ricambio del nostro parco circolante non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use nel nostro Paese”, ha affermato **Alberto Viano**, Presidente **ANIASA**. “Per favorire il passaggio dalla proprietà all’uso dei veicoli, con conseguenti benefici ambientali ed economici, è oggi indispensabile un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale”.*

- #Mercato auto
- #Noleggio a lungo termine

Donato D'Ambrosi - © RIPRODUZIONE RISERVATA

**Commenta con la tua opinione**

**Annulla risposta**

?

## Un'auto su quattro venduta nel 2022 era per il noleggio



Un settore che vale 13 miliardi di euro per una flotta di 1,2 milioni di mezzi. Ma anche qui si teme il Dragone

### **Un'auto su quattro venduta nel 2022 era per il noleggio**

Dal 2015 a oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi prodotte per lo più in Cina. Le auto elettriche arretrano, confermandosi la soluzione giusta per pochi, che risiedono principalmente nelle grandi città.

Grazie a costi di produzione più competitivi, i costruttori dell'Est e soprattutto cinesi conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali del "Vecchio continente". Stiamo assistendo a un ulteriore invecchiamento del parco circolante, con emissioni in aumento.

Il noleggio a lungo termine si conferma canale privilegiato nella gestione della transizione, consentendo a tutti, privati e flotte, di ridurre i rischi dell'incertezza con costi certi e predeterminati. Parte da questi presupposti l'analisi dei dati presentati dall'**Aniasa**, l'associazione che in Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

### **Un quarto di vendite sono auto per il noleggio**

Nel 2022 le auto a noleggio hanno rappresentato quasi il 28 per cento delle immatricolazioni per una quota di 365mila vetture. In sostanza un'auto su quattro venduta lo scorso anno era per il noleggio. Tradotto in fatturato il settore vale 13 miliardi di euro per una flotta di 1,2 milioni di mezzi. L'anno appena trascorso è stato però in chiaroscuro con richieste di noleggio in aumento ma forti penalizzazioni dovute alla mancanza di mezzi e per una politica poco attenta al settore.

Per questo **Aniasa** chiede al governo di rivedere il peso fiscale riducendo l'Iva al 10% per lo sharing e il noleggio a breve e aumentando detraibilità e deducibilità per le vetture aziendali green. "L'accelerazione del ricambio del nostro parco circolante non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use nel nostro Paese - ha spiegato il presidente **Aniasa**, **Alberto Viano**. - Per favorire il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli, con conseguenti benefici ambientali ed economici, è però indispensabile un

adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale”.

## Il traino dell'affitto a lungo termine

Dal rapporto **Aniasa** emerge che a trainare il comparto, è stata la crescita del **nolegg**io a lungo termine sostenuto dalla domanda di privati che vedono nella formula una valida alternativa al possesso dell'auto in questa fase di incertezza sui mezzi da acquistare. **Il fatturato è aumentato del 7% e la flotta del 9%**. Il **nolegg**io a breve ha invece registrato un **aumento del giro d'affari (+59%)**, ma **rispetto ai livelli pre-pandemia il settore ha perso 1 noleggio su 3** a causa della mancanza di auto per problemi di forniture.

**Anche il car sharing è tornato a crescere** ma con un numero di noleggi ancora lontano dai livelli pre-pandemia a causa di politiche poco attente al settore: gli utenti iscritti oggi sono quasi 2,5 milioni, la metà rispetto al 2019 e le vetture in flotta ammontano a 3.650. I trend di crescita è proseguito anche nel primo trimestre 2023.

Il noleggio a breve termine, in vista di una stagione estiva che si preannuncia contraddistinta da un'elevata domanda, ha registrato indicatori positivi: fatturato (+16%), numero di noleggi (+22%), flotta (+7%). Anche il lungo termine prosegue la propria crescita con una flotta in deciso aumento (+7%), a fronte di un boom delle immatricolazioni (+72%) che evidenzia come si stiano attenuando le difficoltà di consegne di nuove vetture, e di un giro d'affari in aumento del 9%.

“Iva al 10% per i servizi di car sharing, come per i servizi di trasporto pubblico, e di noleggio a breve termine per turisti stranieri, maggiore detraibilità e deducibilità per le vetture aziendali elettriche: sono **le proposte che abbiamo formulato al governo** in vista della Legge sulla Delega Fiscale e della prossima Legge di Bilancio – ha concluso **il vice presidente dell'associazione Italo Folonari**. – Un riequilibrio fiscale per i servizi di mobilità a basso impatto ambientale trainerebbe anche la transizione”.

## Immatricolazioni auto, una su tre è a noleggio



In **Italia** un'auto nuova su tre è a noleggio. Lo riporta l'ultima edizione del Rapporto **ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital), secondo cui ad oggi le auto a noleggio nel nostro Paese sarebbero **1,2 milioni**.

Il 56% dei nuovi veicoli immatricolati è ibrido, il 32% elettrico. E proprio quando il mercato auto viveva una profonda crisi nel 2022 il settore del noleggio veicoli ha registrato una **crescita significativa con 415.000 unità immatricolate in Italia** per un valore complessivo di 10,5 miliardi di euro ed una clientela di 250.000 soggetti tra privati, aziende e PA.

- giornate di noleggio a breve termine per turismo: > 31 milioni
- contratti di car sharing nelle città metropolitane: > 5,6 milioni
- giro d'affari 2022: +59% rispetto al 2021
- numero di noleggi 2022: +41%
- giorni di noleggio 2022: +28%

Pesa all'opposto la **difficoltà di approvvigionamento della flotta**: rispetto al periodo pre-pandemia il settore ha perso un noleggio su tre, anche se nel 2022 il calo della flotta è passato dal -28% del 2021 (rispetto al 2019) al -5%.

- **CAR SHARING**: settore in ripresa ma ancora lontano dai tempi pre-pandemia. Nel 2022

si sono registrati 5,6 milioni di noleggi, gli utenti iscritti sono 2,5 milioni, le vetture in flotta 3.650.

- **NOLEGGIO A LUNGO TERMINE:** +7% di fatturato nel 2022 rispetto all'anno precedente. La flotta è in aumento del 9% raggiungendo 1,1 milioni di veicoli. Le motivazioni sono legate alla ripartenza delle consegne ed all'incremento delle richieste da parte dei privati - con e senza partita IVA. Nel 2022 i veicoli a noleggio a lungo termine dei privati sono stati 160.000.
- **PRIMO TRIMESTRE 2023:** il noleggio è in ulteriore crescita grazie all'aumento delle immatricolazioni. Il noleggio a breve termine è cresciuto del 16% in fatturato, del 22% come numero di noleggi e del 7% in termini di flotta. Bene anche il noleggio a lungo termine con la flotta cresciuta del 7% e le immatricolazioni che hanno registrato addirittura un +72%.

Il Vice Presidente **ANIASA** Italo Folonari insiste sulla necessità di fissare al 10% l'IVA per i servizi di car sharing e di noleggio a breve termine per i turisti stranieri, nonché di garantire ai clienti maggiori detraibilità e deducibilità per le vetture aziendali elettriche. Queste le parole del Presidente Alberto Viano:

La mobilità del nostro Paese necessita di misure strutturali finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di contenimento delle emissioni fissati a livello europeo. L'accelerazione del ricambio del nostro parco circolante non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use nel nostro Paese. Per favorire il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli, con conseguenti benefici ambientali ed economici, è oggi indispensabile un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale.

## Mobilità, **Aniasa**: “Un’auto su tre è a noleggio. Fatturato da 13 miliardi di euro”



Seppure il settore dell’auto porti ancora su di sé i segni del periodo pandemico (nel 2022 le immatricolazioni sono scese del 9,7% rispetto all’anno precedente), nel 2022 il comparto dei **noleggi**, invece, ha registrato un **trend positivo** (quasi) a tutto tondo, continuato anche nei primi tre mesi del 2023.

Stando al **22esimo Rapporto di Aniasa** sulla mobilità, infatti, lo scorso anno i noleggi di veicoli hanno rappresentato oltre il **30% delle immatricolazioni nazionali**, con **ibride ed elettriche** che, sui dati complessivi di immatricolazioni con noleggio, hanno avuto rispettivamente presenze del 56% e del 32%; per una flotta che conta 1 milione e 200 mila vetture e 13 miliardi di euro di fatturato.

A guidare questa crescita è innanzitutto il **noleggio a lungo termine**, favorita da un lato dalla ripresa delle consegne delle auto, che ha permesso di ripopolare le **flotte** (cresciuta del 9%, superando il milione e 100 mila unità), dall’altro una domanda maggiore da parte dei **privati** (il segmento ha raggiunto i 160 mila veicoli).

Sulla scorta della **crescita** registrata già lo scorso anno, caratterizzata da un aumento dei noleggi del 41% sul 2021 e da un calo della flotta media che non ha superato il -5% (rispetto al -28% dell’anno precedente e valutato su quello del pre-pandemia, del 2019), anche il **breve termine** si dimostra in ripresa. Quanto al **car sharing**, invece, oggi si contano 2 milioni e 500 mila iscritti, contro gli oltre 5 milioni che si registravano nel 2019; e soprattutto le flotte, oggi, contano appena 3.650 unità.

La fotografia del **primo trimestre 2023** testimonia già una crescita di immatricolazioni sullo

stesso periodo del 2022, e che lo porta sopra la quota di incidenza del 30% sul dato nazionale; anche il noleggio a breve termine è in positivo sotto tutti gli aspetti, flotta (+7%, a pari merito con quella del lungo termine), noleggi (+22%) e fatturato (+16%). Il lungo termine, soprattutto, registra un +72% delle immatricolazioni e un giro d'affari segnato da un +9%.

I segnali sono quindi più che buoni anche per l'anno in corso, e proprio per questo è necessario, secondo **Aniasa**, rivedere le **misure fiscali** (detraibilità e deducibilità) che al momento ancora frenano la crescita del comparto e che impattano maggiormente sulle aziende. Secondo **Alberto Viano**, presidente di **Aniasa**, il noleggio è cruciale anche nella spinta al rinnovo del parco circolante, ma "per favorire il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli, con conseguenti benefici ambientali ed economici, è oggi indispensabile un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale".

## **Rapporto ANIASA: presentata la 22esima edizione**

(Adnkronos) –

**ANIASA** presenta il suo rapporto in merito alla mobilità italiana, evidenziando come in questa delicata fase di transizione energetica, quasi 1 auto nuova su 3 è a noleggio. Il noleggio in Italia cresce, raggiungendo un'incidenza del 30% delle immatricolazioni, significativa secondo il rapporto della **ANIASA**, è la quota delle nuove vetture ibride, circa il 56% del totale immatricolato ibrido plug-in, con le elettriche a quota 32%. Una flotta di 1 milione e 200 mila mezzi, con un fatturato di 13 miliardi di euro, per arrivare al 2035 con una quota di auto elettriche in linea con quanto previsto dalla Comunità Europea, secondo l'**ANIASA** la strada da percorrere è quella della rivalutazione del peso fiscale sui servizi di mobilità turistica, urbana e aziendale a basso impatto ambientale. Il mercato dell'auto nel 2022 è calato del 9.5%, il numero dei noleggi è cresciuto del 41% e i giorni di noleggio del 28%, rispetto al periodo pre-pandemico, il settore ha perso un noleggio su 3, a pesare è stata la scarsa disponibilità di veicoli che ha influito negativamente sull'approvvigionamento delle flotte. Sono oltre 2 milioni e 500 mila gli utenti iscritti ai servizi di car sharing, per una flotta che ammonta a 3.650 unità, la crisi di prodotto e dei pezzi di ricambio, unitamente alle politiche sulla mobilità urbana che non hanno valorizzato questo settore, anche e soprattutto in termini ambientali e di decongestionamento delle città, ha influito negativamente su questa formula. Cresce considerevolmente il noleggio a lungo termine, sono i privati a trainare il settore, rispetto al 2021 il fatturato cresce così del 7%, una espansione dovuta principalmente a due fattori, ripartenza delle consegne e formule vantaggiose. –[motoriwebinfo@adnkronos.com](mailto:motoriwebinfo@adnkronos.com) (Web Info)

## Mobilità degli italiani, auto e trasporto pubblico restano centrali. Avanzano costruttori cinesi



**Il mercato italiano dell'auto sta gradualmente cambiando pelle, ancora molto lontano nei numeri dai livelli pre-COVID.** Complici la crisi dei chip e la guerra in Ucraina, stiamo assistendo ad un ulteriore invecchiamento del parco circolante, con emissioni in aumento. Soffrono le compatte, che nel 2022 hanno perso il 22%, mentre i segmenti lusso crescono. Il noleggio a lungo termine si conferma canale privilegiato nella gestione della transizione, consentendo a tutti, privati e flotte, di ridurre i rischi dell'incertezza con costi certi e predeterminati. Le auto elettriche arretrano, confermandosi la soluzione giusta per pochi, che risiedono principalmente nelle grandi città. Grazie a costi di produzione più competitivi, i costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali del "vecchio continente". Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi prodotte per lo più in Cina.

Queste le principali evidenze del nuovo studio condotto da **ANIASA** e Bain & Company "Il vento dell'Est soffia sull'automotive", l'indagine annuale sulla mobilità degli italiani presentata oggi nel corso della conferenza stampa annuale dell'Associazione tenutasi a Milano, che ha evidenziato come il settore automotive sia destinato a cambiare molto più di quanto non abbia fatto negli ultimi decenni. Non solo nuovi modelli, anche nuove motorizzazioni (BEV, HEV), nuovi produttori (dall'Est), nuovi modelli di business, nuovi mix di segmenti (più grandi), nuovi canali (noleggio).

Gli italiani sono disorientati (anche dai tempi di consegna molto posticipati), rimandano l'acquisto dell'auto e per lo più finiscono per tenersi la propria, come confermato dal drastico crollo delle rottamazioni (-30% nel 2022 vs 2021), con quasi mezzo milione in meno di vetture rottamate. La naturale conseguenza di questi fattori è una crescita continua del parco circolante, nonché della sua età media, che ormai ha raddoppiato i livelli di 20 anni fa, superando i 12 anni di età per vettura. E quando gli italiani devono proprio cambiare l'auto, preferiscono sempre di più noleggiarla anziché acquistarla.

La progressiva elettrificazione sta portando ad un graduale disimpegno dei Costruttori tradizionali dal segmento delle utilitarie. Il segmento A, storicamente molto rilevante in Italia, con quote pari ad un quinto del mercato, ha iniziato ad arretrare, fino a toccare quota 15%, a beneficio dei segmenti auto più grandi (e costosi). Crolla quindi, almeno per il momento, il falso mito delle piccole elettriche da città: ad oggi i veicoli elettrici ottengono la quota maggiore nei segmenti di vetture medio-grandi. Nelle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, la quota BEV nelle vetture medie e grandi è pari a circa il 13% del totale mercato, contro il 2,6% nelle compatte. Le BEV si confermano, inoltre, più concentrate nelle grandi città. A vincere sono sempre i motori benzina e le auto ibride mild. In termini geografici, il panorama rimane molto frammentato: ad abbassare la media delle EV si conferma il Sud Italia, che non va oltre il 5-6% del totale mercato se si sommano BEV e PHEV. Il mercato europeo non se la passa molto meglio, avendo chiuso in negativo del 3,9%, ma con le BEV che salgono dal 10,8% al 14,7% di quota; a trainare sono Germania e Regno Unito, con Italia e Spagna fanalini di coda.

L'analisi conferma la centralità della sostenibilità economica come fattore determinante nelle abitudini di consumo degli italiani: auto e trasporto pubblico sono vincenti grazie alla loro convenienza e flessibilità per tutti i fini di mobilità. Sebbene il loro utilizzo sia previsto in ulteriore espansione anche nel 2023 (insieme alla bici), la sofferenza del mercato - che si traduce in un calo delle immatricolazioni - è confermata dalla minore propensione all'acquisto da parte degli italiani. Quasi il 60% della popolazione, infatti, non ha preso in considerazione, lo scorso anno, l'acquisto di un bene costoso come l'auto, principalmente per motivi legati all'incertezza economica. In questo contesto, dunque, incentivi e sconti aggiuntivi, se ben orchestrati, sono l'unico elemento che potrebbe far prendere in considerazione l'acquisto di una nuova auto.

In risposta alle esigenze di sostenibilità economica dei consumatori, il mercato italiano sta quindi diventando sempre più appannaggio di Costruttori dell'Est, sia asiatici che dell'Est Europa, in grado di produrre auto a costi più competitivi. Per conquistare il mercato del Vecchio Continente, questi operatori stanno sfruttando nuove catene di fornitura, ma anche soluzioni creative, riposizionandosi nel frattempo su un segmento più premium, in linea con la domanda del mercato europeo.

Dalla Cina si stanno affacciando nuovi attori nativi EV, non solo nella parte di mercato mainstream, ma anche nei segmenti top. Non a caso, alcuni brand asiatici hanno già scalato molte delle prime posizioni nelle vendite globali di vetture elettrificate, scavalcando anche Tesla.

La classifica dei principali produttori di vetture elettrificate è costellata di marchi cinesi, che hanno ormai tolto il podio ai player storici: BYD è il primo produttore di auto elettrificate al mondo (Tesla mantiene il gradino più alto nelle BEV). Il grosso delle vendite si registra in Cina, ma la quota in Europa è in progressivo aumento. Lo spostamento dell'assetto verso l'Oriente è particolarmente evidente anche sulle quote di produzione, dove l'Europa ha ceduto lo scettro di principale produttore alla Cina, che già oggi ha raggiunto il 4° posto nella classifica dei Paesi che hanno registrato il maggior numero di brevetti in Europa, con l'Italia solo undicesima.

I costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali del Vecchio Continente. Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi prodotte per lo più in Cina.

“Uno dei trend inarrestabili del mercato auto italiano che emerge con chiarezza dallo studio è senza dubbio la crescita del noleggio come canale di acquisizione dell'auto”, ha commentato il Vice Presidente **ANIASA** – Italo Folonari a margine della presentazione, “Chi cambia l'auto, piuttosto che comprarla preferisce noleggiarla. La quota di vendite a privati è ormai in calo da alcuni anni e il noleggio riempie il vuoto grazie ai costi certi e alla possibilità di spalmare su più anni il costo del 'rischio tecnologico'. Il trend è destinato a proseguire anche nel 2023, come mostrano i dati dei primi quattro mesi dell'anno”.

“In un contesto di incertezza come quello attuale, la centralità – per gli italiani – dell'aspetto economico legato alla mobilità emerge con forza: pur preferendo i marchi europei, un italiano su cinque sta già considerando marchi cinesi e asiatici perché più convenienti, anche se di minore qualità. Il futuro è già qui: l'assetto del mondo automotive si sta spostando velocemente verso Oriente. In questo contesto è quindi necessario e urgente che l'Italia acceleri gli investimenti sulla filiera auto, riaffermando il proprio ruolo industriale nel comparto: la chiave è puntare sulle eccellenze del Made in Italy (i “Campioni nazionali” del settore) attraverso il progressivo superamento delle vecchie tecnologie, storico fiore all'occhiello del Paese, per sviluppare nuovi centri di eccellenza e competenza nel mondo dell'elettrificazione.”, conclude Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company.

Author: Redazione LMF

## Auto: l'elettrico non decolla, aumentano i noleggi e crollano le rottamazioni



La prima scelta riguarda i motori benzina e le auto ibride mild. L'elettrificato, con i suoi costi, è ancora per pochi. Il pressing dall'Asia: auto innovative a prezzi più accessibili. In sofferenza il segmento delle utilitarie

Auto elettriche ancora appannaggio per pochi, vendite in aumento per i segmenti di lusso e un parco macchine che invecchia per la maggior parte degli automobilisti italiani.

È quanto emerge dallo studio condotto da Bain & Company per **Aniasa**, l'associazione che, all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità e noleggio. Secondo l'indagine, l'automotive è destinato a cambiare sotto la spinta dell'elettrico – che, però, non riesce a decollare sui grandi numeri – e che deve fare i conti con il pressing dei grandi costruttori dell'Est in grado di produrre veicoli innovativi a costi più contenuti.

C'è poi la dicotomia che vede la crescita dei segmenti di lusso a fronte di un drastico crollo delle rottamazioni nel 2022, pari al trenta per cento in meno rispetto al 2021. Il dato fotografa una realtà in cui per le strade italiane circolano auto sempre più vecchie, con una età media di 12 anni, più alta rispetto a quella di venti anni fa.

Sono quasi mezzo milione in meno le vetture rottamate e la progressiva elettrificazione sta portando ad un graduale disimpegno dei costruttori tradizionali dal segmento delle utilitarie. Il segmento A, storicamente molto rilevante in Italia, con quote pari ad un quinto del mercato, ha iniziato ad arretrare, fino a toccare quota 15%, a beneficio dei segmenti auto più grandi (e costosi).

Crolla quindi, almeno per il momento, il falso mito delle piccole elettriche da città: ad oggi i veicoli elettrici ottengono la quota maggiore nei segmenti di vetture medio-grandi.

Nelle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, la quota Bev (i veicoli elettrici puri) nelle vetture medie e grandi è pari a circa il 13% del totale mercato, contro il 2,6% nelle compatte. Le Bev si confermano, inoltre, più concentrate nelle grandi città: a vincere sono sempre i motori benzina e le auto ibride mild. "Per centrare gli obiettivi fissati al 2035, il nostro Paese

non ha alternative a rivedere il peso fiscale sui servizi di mobilità turistica, urbana e aziendale a basso impatto ambientale”, puntualizza l'**Aniasa**.

Nonostante l'obbligo sempre più pressante da parte dei grandi centri urbani ad abbandonare le auto dalla tecnologia più vecchia e inquinante (e la polemica che sta interessando in queste settimane il Comune di Roma ne è un esempio), gli italiani tendono, giocoforza e conti alla mano, a mantenere la loro vecchia automobile e, se proprio non posso più usarla, a valutare seriamente la scelta del noleggio anziché affrontare la spesa di un nuovo modello.

“Uno dei trend inarrestabili del mercato auto italiano che emerge con chiarezza dallo studio è senza dubbio la crescita del noleggio come canale di acquisizione dell'auto- ha commentato il vice presidente **Aniasa**, Italo Folonari – Il noleggio riempie il vuoto grazie ai costi certi e alla possibilità di spalmare su più anni il costo del 'rischio tecnologico'. Il trend è destinato a proseguire anche nel 2023, come mostrano i dati dei primi quattro mesi dell'anno”, la sua proiezione.

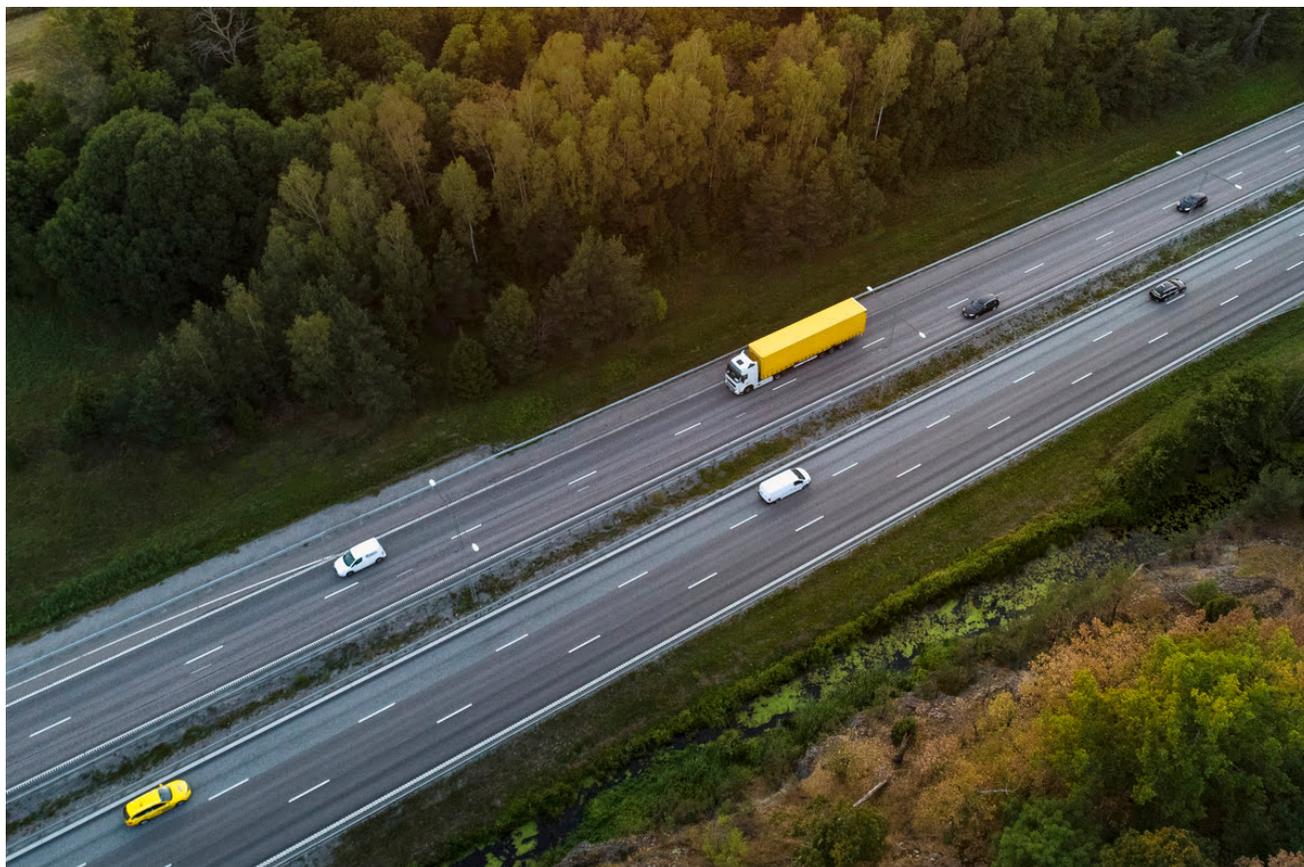
Lo studio evidenzia come nel 2022, il segmento lungo termine abbia visto crescere il giro d'affari del 7% in più rispetto al 2021. Il dato in crescita del breve termine (+59% a un anno), sia il numero di noleggi (+41%) e quello dei giorni di utilizzo dei mezzi (+28%) registrato a fine restrizioni covid, deve, però fare i conti con una pandemia che nel 2021 aveva portato perdite per la flotta media pari al 28 per cento.

Dal 2015 ad oggi il vecchio Continente ha, poi, perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi realizzate per lo più in Cina.

Secondo gli operatori del settore, quasi un'auto nuova su tre è immatricolata dagli operatori di noleggio, “con – affermano – benefici sulla qualità dei mezzi e le emissioni inquinanti”. Ma “il vento dell'Est soffia sull'automotive”: dalla Cina si stanno affacciando nuovi attori nativi HEV (ibride) sia nella parte mainstream che nei segmenti top. La cinese Byd è il primo produttore al mondo (laddove la Tesla mantiene il gradino più alto nelle Bev): il grosso delle vendite si registra in Cina, ma la quota in Europa è in progressivo aumento.

“Per favorire il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli, occorre un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale”, è stato concluso a margine della presentazione dello studio: “In questo contesto è quindi necessario e urgente che l'Italia acceleri gli investimenti sulla filiera auto, riaffermando il proprio ruolo industriale nel comparto: la chiave è puntare sulle eccellenze del Made in Italy (i 'Campioni nazionali' del settore) attraverso il progressivo superamento delle vecchie tecnologie, storico fiore all'occhiello del Paese, per sviluppare nuovi centri di eccellenza e competenza nel mondo dell'elettrificazione”.

## Gli italiani e l'auto: parco cresce e invecchia, ma elettrico non decolla



Complici la crisi dei chip e la guerra in ucraina, stiamo assistendo ad un ulteriore invecchiamento del parco circolante

Pubblicato il 11 Maggio 2023 ore 07:15

Il mercato italiano dell'auto sta gradualmente cambiando pelle, ancora molto lontano nei numeri dai livelli pre-covid. Complici la crisi dei chip e la guerra in ucraina, stiamo assistendo ad un ulteriore invecchiamento del parco circolante, con emissioni in aumento. Soffrono le compatte, che nel 2022 hanno perso il 22%, mentre i segmenti lusso crescono. Il noleggio a lungo termine si conferma canale privilegiato nella gestione della transizione, consentendo a tutti, privati e flotte, di ridurre i rischi dell'incertezza con costi certi e predeterminati. Le auto elettriche arretrano, confermandosi la soluzione giusta per pochi, che risiedono principalmente nelle grandi città. Grazie a costi di produzione più competitivi, i costruttori dell'est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali del "vecchio continente". Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi prodotte per lo più in Cina.

Queste le principali evidenze del nuovo studio condotto da **Aniasa** e Bain & company 'Il vento dell'est soffia sull'automotive', l'indagine annuale sulla mobilità degli italiani. Non solo nuovi modelli, anche nuove motorizzazioni (bev, hev), nuovi produttori (dall'est), nuovi modelli di business, nuovi mix di segmenti (più grandi), nuovi canali (noleggio).

## **Il parco circolante cresce e invecchia...**

Gli italiani sono disorientati (anche dai tempi di consegna molto posticipati), rimandano l'acquisto dell'auto e per lo più finiscono per tenersi la propria, come confermato dal drastico crollo delle rottamazioni (-30% nel 2022 vs 2021), con quasi mezzo milione in meno di vetture rottamate. La naturale conseguenza di questi fattori è una crescita continua del parco circolante, nonché della sua età media, che ormai ha raddoppiato i livelli di 20 anni fa, superando i 12 anni di età per vettura. E quando gli italiani devono proprio cambiare l'auto, preferiscono sempre di più noleggiarla anziché acquistarla.

## **L'elettrico convince pochi**

La progressiva elettrificazione sta portando ad un graduale disimpegno dei costruttori tradizionali dal segmento delle utilitarie. Il segmento a, storicamente molto rilevante in Italia, con quote pari ad un quinto del mercato, ha iniziato ad arretrare, fino a toccare quota 15%, a beneficio dei segmenti auto più grandi (e costosi). Crolla quindi, almeno per il momento, il falso mito delle piccole elettriche da città: ad oggi i veicoli elettrici ottengono la quota maggiore nei segmenti di vetture medio-grandi.

Nelle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, la quota bev nelle vetture medie e grandi è pari a circa il 13% del totale mercato, contro il 2,6% nelle compatte. Le bev si confermano, inoltre, più concentrate nelle grandi città. A vincere sono sempre i motori benzina e le auto ibride mild. In termini geografici, il panorama rimane molto frammentato: ad abbassare la media delle ev si conferma il sud Italia, che non va oltre il 5-6% del totale mercato se si sommano bev e phev. Il mercato europeo non se la passa molto meglio, avendo chiuso in negativo del 3,9%, ma con le bev che salgono dal 10,8% al 14,7% di quota; a trainare sono Germania e Regno Unito, con Italia e Spagna fanalini di coda.

## **Un contesto di incertezza**

L'analisi conferma la centralità della sostenibilità economica come fattore determinante nelle abitudini di consumo degli italiani: auto e trasporto pubblico sono vincenti grazie alla loro convenienza e flessibilità per tutti i fini di mobilità. Sebbene il loro utilizzo sia previsto in ulteriore espansione anche nel 2023 (insieme alla bici), la sofferenza del mercato - che si traduce in un calo delle immatricolazioni - è confermata dalla minore propensione all'acquisto da parte degli italiani. Quasi il 60% della popolazione, infatti, non ha preso in considerazione, lo scorso anno, l'acquisto di un bene costoso come l'auto, principalmente per motivi legati all'incertezza economica. In questo contesto, dunque, incentivi e sconti aggiuntivi, se ben orchestrati, sono l'unico elemento che potrebbe far prendere in considerazione l'acquisto di

una nuova auto.

## Le auto cinesi

In risposta alle esigenze di sostenibilità economica dei consumatori, il mercato italiano sta quindi diventando sempre più appannaggio di costruttori dell'est, sia asiatici che dell'est Europa, in grado di produrre auto a costi più competitivi. Per conquistare il mercato del vecchio continente, questi operatori stanno sfruttando nuove catene di fornitura, ma anche soluzioni creative, riposizionandosi nel frattempo su un segmento più premium, in linea con la domanda del mercato europeo.

Dalla Cina si stanno affacciando nuovi attori nativi ev, non solo nella parte di mercato mainstream, ma anche nei segmenti top. Non a caso, alcuni brand asiatici hanno già scalato molte delle prime posizioni nelle vendite globali di vetture elettrificate, scavalcando anche tesla.

La classifica dei principali produttori di vetture elettrificate è costellata di marchi cinesi, che hanno ormai tolto il podio ai player storici: byd è il primo produttore di auto elettrificate al mondo (tesla mantiene il gradino più alto nelle bev). Il grosso delle vendite si registra in Cina, ma la quota in Europa è in progressivo aumento. Lo spostamento dell'assetto verso l'oriente è particolarmente evidente anche sulle quote di produzione, dove l'Europa ha ceduto lo scettro di principale produttore alla Cina, che già oggi ha raggiunto il 4° posto nella classifica dei paesi che hanno registrato il maggior numero di brevetti in Europa, con l'Italia solo undicesima. I costruttori dell'est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali del vecchio continente.

## Commercio. Gli italiani e l'auto: parco cresce e invecchia, ma elettrico non decolla





foto di GNS

(DIRE) Roma, 11 Mag. - Il mercato italiano dell'auto sta gradualmente cambiando pelle, ancora molto lontano nei numeri dai livelli pre-Covid. Complici la crisi dei chip e la guerra in Ucraina, stiamo assistendo ad un ulteriore invecchiamento del parco circolante, con emissioni in aumento. Soffrono le compatte, che nel 2022 hanno perso il 22%, mentre i segmenti lusso crescono. Il noleggio a lungo termine si conferma canale privilegiato nella gestione della transizione, consentendo a tutti, privati e flotte, di ridurre i rischi dell'incertezza con costi certi e predeterminati. Le auto elettriche arretrano, confermandosi la soluzione giusta per pochi, che risiedono principalmente nelle grandi città. Grazie a costi di produzione più competitivi, i costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali del "vecchio continente".

Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi prodotte per lo più in Cina. Queste le principali evidenze del nuovo studio

condotto da **Aniasa** e Bain & Company 'Il vento dell'Est soffia sull'automotive', l'indagine annuale sulla mobilità degli italiani presentata nel corso della conferenza stampa annuale dell'Associazione tenutasi a Milano, che ha evidenziato come il settore automotive sia destinato a cambiare molto più di quanto non abbia fatto negli ultimi decenni. Non solo nuovi modelli, anche nuove motorizzazioni (Bev, Hev), nuovi produttori (dall'Est), nuovi modelli di business, nuovi mix di segmenti (più grandi), nuovi canali (noleggio).

**IL PARCO CIRCOLANTE CRESCE E INVECCHIA...** – Gli italiani sono disorientati (anche dai tempi di consegna molto posticipati), rimandano l'acquisto dell'auto e per lo più finiscono per tenersi la propria, come confermato dal drastico crollo delle rottamazioni (-30% nel 2022 vs 2021), con quasi mezzo milione in meno di vetture rottamate. La naturale conseguenza di questi fattori è una crescita continua del parco circolante, nonché della sua età media, che ormai ha raddoppiato i livelli di 20 anni fa, superando i 12 anni di età per vettura. E quando gli italiani devono proprio cambiare l'auto, preferiscono sempre di più noleggiarla anziché acquistarla.

**Continua: ...MA L'ELETTRICO COSTA (E CONVINCIE POCHI)** – La progressiva elettrificazione sta portando ad un graduale disimpegno dei Costruttori tradizionali dal segmento delle utilitarie. Il segmento A, storicamente molto rilevante in Italia, con quote pari ad un quinto del mercato, ha iniziato ad arretrare, fino a toccare quota 15%, a beneficio dei segmenti auto più grandi (e costosi). Crolla quindi, almeno per il momento, il falso mito delle piccole elettriche da città: ad oggi i veicoli elettrici ottengono la quota maggiore nei segmenti di vetture medio-grandi. Nelle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, la quota Bev nelle vetture medie e grandi è pari a circa il 13% del totale mercato, contro il 2,6% nelle compatte.

Le Bev si confermano, inoltre, più concentrate nelle grandi città. A vincere sono sempre i motori benzina e le auto ibride mild. In termini geografici, il panorama rimane molto frammentato: ad abbassare la media delle Ev si conferma il Sud Italia, che non va oltre il 5-6% del totale mercato se si sommano Bev e Phev. Il mercato europeo non se la passa molto meglio, avendo chiuso in negativo del 3,9%, ma con le Bev che salgono dal 10,8% al 14,7% di quota; a trainare sono Germania e Regno Unito, con Italia e Spagna fanalini di coda.

**IN UN CONTESTO DI INCERTEZZA, LA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA È LA PRIORITÀ** – L'analisi conferma la centralità della sostenibilità economica come fattore determinante nelle abitudini di consumo degli italiani: auto e trasporto pubblico sono vincenti grazie alla loro convenienza e flessibilità per tutti i fini di mobilità. Sebbene il loro utilizzo sia previsto in ulteriore espansione anche nel 2023 (insieme alla bici), la sofferenza del mercato – che si traduce in un calo delle immatricolazioni – è confermata dalla minore propensione all'acquisto da parte degli italiani. Quasi il 60% della popolazione, infatti, non ha preso in considerazione, lo scorso anno, l'acquisto di un bene costoso come l'auto, principalmente per motivi legati all'incertezza economica. In questo contesto, dunque, incentivi e sconti aggiuntivi, se ben orchestrati, sono l'unico elemento che potrebbe far prendere in considerazione l'acquisto di una nuova auto.

**Infine: IL VENTO DELL'EST SUL MERCATO ITALIANO** – In risposta alle esigenze di

sostenibilità economica dei consumatori, il mercato italiano sta quindi diventando sempre più appannaggio di Costruttori dell'Est, sia asiatici che dell'Est Europa, in grado di produrre auto a costi più competitivi. Per conquistare il mercato del Vecchio Continente, questi operatori stanno sfruttando nuove catene di fornitura, ma anche soluzioni creative, riposizionandosi nel frattempo su un segmento più premium, in linea con la domanda del mercato europeo.

Dalla Cina si stanno affacciando nuovi attori nativi EV, non solo nella parte di mercato mainstream, ma anche nei segmenti top. Non a caso, alcuni brand asiatici hanno già scalato molte delle prime posizioni nelle vendite globali di vetture elettrificate, scavalcando anche Tesla. La classifica dei principali produttori di vetture elettrificate è costellata di marchi cinesi, che hanno ormai tolto il podio ai player storici: Byd è il primo produttore di auto elettrificate al mondo (Tesla mantiene il gradino più alto nelle Bev). Il grosso delle vendite si registra in Cina, ma la quota in Europa è in progressivo aumento. Lo spostamento dell'assetto verso l'Oriente è particolarmente evidente anche sulle quote di produzione, dove l'Europa ha ceduto lo scettro di principale produttore alla Cina, che già oggi ha raggiunto il 4° posto nella classifica dei Paesi che hanno registrato il maggior numero di brevetti in Europa, con l'Italia solo undicesima. I costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali del Vecchio Continente.

Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi prodotte per lo più in Cina. “Uno dei trend inarrestabili del mercato auto italiano che emerge con chiarezza dallo studio è senza dubbio la crescita del noleggio come canale di acquisizione dell'auto- ha commentato il vice presidente **Aniasa**, Italo Folonari a margine della presentazione- Chi cambia l'auto, piuttosto che comprarla preferisce noleggiarla. La quota di vendite a privati è ormai in calo da alcuni anni e il noleggio riempie il vuoto grazie ai costi certi e alla possibilità di spalmare su più anni il costo del 'rischio tecnologico'. Il trend è destinato a proseguire anche nel 2023, come mostrano i dati dei primi quattro mesi dell'anno”.

“In un contesto di incertezza come quello attuale, la centralità – per gli italiani – dell'aspetto economico legato alla mobilità emerge con forza: pur preferendo i marchi europei, un italiano su cinque sta già considerando marchi cinesi e asiatici perché più convenienti, anche se di minore qualità. Il futuro è già qui: l'assetto del mondo automotive si sta spostando velocemente verso Oriente. In questo contesto è quindi necessario e urgente che l'Italia acceleri gli investimenti sulla filiera auto, riaffermando il proprio ruolo industriale nel comparto: la chiave è puntare sulle eccellenze del Made in Italy (i 'Campioni nazionali' del settore) attraverso il progressivo superamento delle vecchie tecnologie, storico fiore all'occhiello del Paese, per sviluppare nuovi centri di eccellenza e competenza nel mondo dell'elettrificazione”, conclude Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company. (Com/Red/ Dire) 05:05 11-05-23

## ANIASA- BAIN / Mercato automotive sta cambiando pelle. Parco circolante sempre più vecchio



“Il vento dell’Est soffia sull’automotive”. E’ il nome di un nuovo studio, condotto insieme da **ANIASA** e dalla società Bain & Company. Lo studio è stato presentato stamattina a Milano, in occasione di un’altra, non meno importante, presentazione: il Rapporto Annuale **ANIASA** 2022-2023.

Il dato o i dati certi, raccolti da questo studio, parlando molto chiaro e, brevemente, li possiamo riassumere in questo modo: "Il mercato italiano del settore automotive sta gradualmente cambiando pelle, ancora molto lontano nei numeri dai livelli pre-COVID. Complici la crisi dei chip e la guerra in Ucraina, stiamo assistendo ad un ulteriore invecchiamento del parco circolante, con emissioni in aumento. Soffrono le compatte, che nel 2022 hanno perso il 22%, mentre i segmenti lusso crescono. Il noleggio a lungo termine si conferma canale privilegiato nella gestione della transizione, consentendo a tutti, privati e flotte, di ridurre i rischi dell’incertezza con costi certi e predeterminati. I veicoli elettrici arretrano, confermandosi la soluzione giusta per pochi, che risiedono principalmente nelle grandi città. Grazie a costi di produzione più competitivi, i costruttori dell’Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali del “vecchio continente”. Dal 2015 ad oggi l’Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi prodotte per lo più in Cina".

Per offrirti il miglior servizio possibile questo sito utilizza i cookies. Continuando la navigazione acconsenti al loro impiego. **Clicca qui per maggiori dettagli.**

Vega Editrice | Il Mondo dei Trasporti | MDT Players | Paolo Altieri | Contatti | Condizioni d'uso



## Mobilità Italia: 2023 con sempre auto (sempre più cinesi) e trasporto pubblico al top



Come si compone nel 2023 la mobilità italiana? Di nuovo ci sono le auto cinesi e non solo. Uno studio condotto da ANIASA e Bain & Company infatti, presentato nel corso della conferenza stampa annuale dell'Associazione tenutasi a Milano, ha evidenziato come il settore automotive sia destinato a cambiare. Molto più di quanto non abbia fatto negli ultimi decenni.

### Sempre auto (cinesi) anche nel 2023

Non solo nuovi modelli di auto, anche nuove motorizzazioni (BEV, HEV), nuovi produttori (dall'Est), nuovi modelli di business, nuovi mix di segmenti (più grandi), nuovi canali (noleggio).

Il mercato italiano dell'auto sta gradualmente cambiando pelle, ancora molto lontano nei numeri dai livelli pre-COVID. Complici la crisi dei chip e la guerra in Ucraina, stiamo assistendo ad un ulteriore **invecchiamento del parco circolante**, con emissioni in aumento.

Soffrono le compatte, che nel 2022 hanno perso il 22%, mentre i **segmenti lusso crescono**. Il noleggio a lungo termine si conferma canale privilegiato nella gestione della transizione, consentendo a tutti, privati e flotte, di ridurre i rischi dell'incertezza con costi certi e predeterminati.

Le auto elettriche arretrano, confermandosi la soluzione giusta per pochi, che risiedono principalmente nelle grandi città. Grazie a costi di produzione più competitivi, i costruttori

dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni **crescenti fette di mercato** (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali del "vecchio continente".

Dal 2015 ad oggi **l'Europa ha perso la produzione** sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi in parte sostituite dalle nuove auto cinesi del 2023, o comunque prodotte per lo più in Cina.

## Mobilità degli italiani: auto e trasporto pubblico restano centrali



Il mercato italiano dell'auto sta gradualmente cambiando pelle, ancora molto lontano nei numeri dai livelli pre-COVID. Complici la crisi dei chip e la guerra in Ucraina, stiamo assistendo ad un ulteriore invecchiamento del parco circolante, con emissioni in aumento. Soffrono le compatte, che nel 2022 hanno perso il 22%, mentre i segmenti lusso crescono. Il noleggio a lungo termine si conferma canale privilegiato nella gestione della transizione, consentendo a tutti, privati e flotte, di ridurre i rischi dell'incertezza con costi certi e predeterminati. Le auto elettriche arretrano, confermandosi la soluzione giusta per pochi, che risiedono principalmente nelle grandi città. Grazie a costi di produzione più competitivi, i costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali del "vecchio continente". Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi prodotte per lo più in Cina.

Queste le principali evidenze del nuovo studio condotto da **ANIASA** e Bain & Company "Il vento dell'Est soffia sull'automotive", l'indagine annuale sulla mobilità degli italiani presentata oggi nel corso della conferenza stampa annuale dell'Associazione tenutasi a Milano, che ha evidenziato come il settore automotive sia destinato a cambiare molto più di quanto non abbia fatto negli ultimi decenni. Non solo nuovi modelli, anche nuove motorizzazioni (BEV, HEV), nuovi produttori (dall'Est), nuovi modelli di business, nuovi mix di segmenti (più grandi), nuovi canali (noleggio).

### **Il parco circolante cresce e invecchia...**

Gli italiani sono disorientati (anche dai tempi di consegna molto posticipati), rimandano l'acquisto dell'auto e per lo più finiscono per tenersi la propria, come confermato dal drastico

crollo delle rottamazioni (-30% nel 2022 vs 2021), con quasi mezzo milione in meno di vetture rottamate. La naturale conseguenza di questi fattori è una crescita continua del parco circolante, nonché della sua età media, che ormai ha raddoppiato i livelli di 20 anni fa, superando i 12 anni di età per vettura. E quando gli italiani devono proprio cambiare l'auto, preferiscono sempre di più noleggiarla anziché acquistarla.

### **...ma l'elettrico costa (e convince pochi)**

La progressiva elettrificazione sta portando ad un graduale disimpegno dei Costruttori tradizionali dal segmento delle utilitarie. Il segmento A, storicamente molto rilevante in Italia, con quote pari ad un quinto del mercato, ha iniziato ad arretrare, fino a toccare quota 15%, a beneficio dei segmenti auto più grandi (e costosi). Crolla quindi, almeno per il momento, il falso mito delle piccole elettriche da città: ad oggi i veicoli elettrici ottengono la quota maggiore nei segmenti di vetture medio-grandi. Nelle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, la quota BEV nelle vetture medie e grandi è pari a circa il 13% del totale mercato, contro il 2,6% nelle compatte. Le BEV si confermano, inoltre, più concentrate nelle grandi città. A vincere sono sempre i motori benzina e le auto ibride mild. In termini geografici, il panorama rimane molto frammentato: ad abbassare la media delle EV si conferma il Sud Italia, che non va oltre il 5-6% del totale mercato se si sommano BEV e PHEV. Il mercato europeo non se la passa molto meglio, avendo chiuso in negativo del 3,9%, ma con le BEV che salgono dal 10,8% al 14,7% di quota; a trainare sono Germania e Regno Unito, con Italia e Spagna fanalini di coda.

### **In un contesto di incertezza, la sostenibilità economica è la priorità**

L'analisi conferma la centralità della sostenibilità economica come fattore determinante nelle abitudini di consumo degli italiani: auto e trasporto pubblico sono vincenti grazie alla loro convenienza e flessibilità per tutti i fini di mobilità. Sebbene il loro utilizzo sia previsto in ulteriore espansione anche nel 2023 (insieme alla bici), la sofferenza del mercato – che si traduce in un calo delle immatricolazioni – è confermata dalla minore propensione all'acquisto da parte degli italiani. Quasi il 60% della popolazione, infatti, non ha preso in considerazione, lo scorso anno, l'acquisto di un bene costoso come l'auto, principalmente per motivi legati all'incertezza economica. In questo contesto, dunque, incentivi e sconti aggiuntivi, se ben orchestrati, sono l'unico elemento che potrebbe far prendere in considerazione l'acquisto di una nuova auto.

### **Il vento dell'Est sul mercato italiano**

In risposta alle esigenze di sostenibilità economica dei consumatori, il mercato italiano sta quindi diventando sempre più appannaggio di Costruttori dell'Est, sia asiatici che dell'Est Europa, in grado di produrre auto a costi più competitivi. Per conquistare il mercato del Vecchio Continente, questi operatori stanno sfruttando nuove catene di fornitura, ma anche soluzioni creative, riposizionandosi nel frattempo su un segmento più premium, in linea con la domanda del mercato europeo.

Dalla Cina si stanno affacciando nuovi attori nativi EV, non solo nella parte di mercato mainstream, ma anche nei segmenti top. Non a caso, alcuni brand asiatici hanno già scalato

molte delle prime posizioni nelle vendite globali di vetture elettrificate, scavalcando anche Tesla.

La classifica dei principali produttori di vetture elettrificate è costellata di marchi cinesi, che hanno ormai tolto il podio ai player storici: BYD è il primo produttore di auto elettrificate al mondo (Tesla mantiene il gradino più alto nelle BEV). Il grosso delle vendite si registra in Cina, ma la quota in Europa è in progressivo aumento. Lo spostamento dell'assetto verso l'Oriente è particolarmente evidente anche sulle quote di produzione, dove l'Europa ha ceduto lo scettro di principale produttore alla Cina, che già oggi ha raggiunto il 4° posto nella classifica dei Paesi che hanno registrato il maggior numero di brevetti in Europa, con l'Italia solo undicesima.

I costruttori dell'Est (Europa e asiatici) conquisteranno nei prossimi anni crescenti fette di mercato (in Italia il 4% al 2030), a scapito dei brand tradizionali del Vecchio Continente. Dal 2015 ad oggi l'Europa ha perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi prodotte per lo più in Cina.

“Uno dei trend inarrestabili del mercato auto italiano che emerge con chiarezza dallo studio è senza dubbio la crescita del noleggio come canale di acquisizione dell'auto”, ha commentato il Vice Presidente **ANIASA** – **Italo Folonari** a margine della presentazione, “Chi cambia l'auto, piuttosto che comprarla preferisce noleggiarla. La quota di vendite a privati è ormai in calo da alcuni anni e il noleggio riempie il vuoto grazie ai costi certi e alla possibilità di spalmare su più anni il costo del 'rischio tecnologico'. Il trend è destinato a proseguire anche nel 2023, come mostrano i dati dei primi quattro mesi dell'anno”.

“In un contesto di incertezza come quello attuale, la centralità – per gli italiani – dell'aspetto economico legato alla mobilità emerge con forza: pur preferendo i marchi europei, un italiano su cinque sta già considerando marchi cinesi e asiatici perché più convenienti, anche se di minore qualità. Il futuro è già qui: l'assetto del mondo automotive si sta spostando velocemente verso Oriente. In questo contesto è quindi necessario e urgente che l'Italia acceleri gli investimenti sulla filiera auto, riaffermando il proprio ruolo industriale nel comparto: la chiave è puntare sulle eccellenze del Made in Italy (i “Campioni nazionali” del settore) attraverso il progressivo superamento delle vecchie tecnologie, storico fiore all'occhiello del Paese, per sviluppare nuovi centri di eccellenza e competenza nel mondo dell'elettrificazione.”, conclude **Gianluca Di Loreto**, Partner Bain & Company.

## Auto: l'elettrico non decolla, in forte crescita i noleggi e crollano le rottamazioni



Auto elettriche ancora appannaggio per pochi, vendite in aumento per i segmenti di lusso e un parco macchine che invecchia per la maggior parte degli automobilisti italiani. È quanto emerge dallo studio condotto da Bain & Company per **Aniasa**, l'associazione che, all'interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità e noleggio. Secondo l'indagine, l'automotive è destinato a cambiare sotto la spinta dell'elettrico – che, però, non riesce a decollare sui grandi numeri – e che deve fare i conti con il pressing dei grandi costruttori dell'Est in grado di produrre veicoli innovativi a costi più contenuti. C'è poi la dicotomia che vede la crescita dei segmenti di lusso a fronte di un drastico crollo delle rottamazioni nel 2022, pari al trenta per cento in meno rispetto al 2021. Il dato fotografa una realtà in cui per le strade italiane circolano auto sempre più vecchie, con una età media di 12 anni, più alta rispetto a quella di venti anni fa. Sono quasi mezzo milione in meno le vetture rottamate e la progressiva elettrificazione sta portando ad un graduale disimpegno dei costruttori tradizionali dal segmento delle utilitarie. Il segmento A, storicamente molto rilevante in Italia, con quote pari ad un quinto del mercato, ha iniziato ad arretrare, fino a toccare quota 15%, a beneficio dei segmenti auto più grandi (e costosi). Crolla quindi, almeno per il momento, il falso mito delle piccole elettriche da città: ad oggi i veicoli elettrici ottengono la quota maggiore nei segmenti di vetture medio-grandi. Nelle immatricolazioni del primo trimestre del 2023, la quota Bev (i veicoli elettrici puri) nelle vetture medie e grandi è pari a circa il 13% del totale mercato, contro il 2,6% nelle compatte. Le Bev si confermano, inoltre, più

concentrate nelle grandi città: a vincere sono sempre i motori benzina e le auto ibride mild. “Per centrare gli obiettivi fissati al 2035, il nostro Paese non ha alternative a rivedere il peso fiscale sui servizi di mobilità turistica, urbana e aziendale a basso impatto ambientale”, puntualizza l’Aniasa. Nonostante l’obbligo sempre più pressante da parte dei grandi centri urbani ad abbandonare le auto dalla tecnologia più vecchia e inquinante (e la polemica che sta interessando in queste settimane il Comune di Roma ne è un esempio), gli italiani tendono, giocoforza e conti alla mano, a mantenere la loro vecchia automobile e, se proprio non posso più usarla, a valutare seriamente la scelta del noleggio anziché affrontare la spesa di un nuovo modello. “Uno dei trend inarrestabili del mercato auto italiano che emerge con chiarezza dallo studio è senza dubbio la crescita del noleggio come canale di acquisizione dell’auto- ha commentato il vice presidente Aniasa, Italo Folonari – Il noleggio riempie il vuoto grazie ai costi certi e alla possibilità di spalmare su più anni il costo del ‘rischio tecnologico’. Il trend è destinato a proseguire anche nel 2023, come mostrano i dati dei primi quattro mesi dell’anno”, la sua proiezione. Lo studio evidenzia come nel 2022, il segmento lungo termine abbia visto crescere il giro d’affari del 7% in più rispetto al 2021. Il dato in crescita del breve termine (+59% a un anno), sia il numero di noleggi (+41%) e quello dei giorni di utilizzo dei mezzi (+28%) registrato a fine restrizioni covid, deve, però fare i conti con una pandemia che nel 2021 aveva portato perdite per la flotta media pari al 28 per cento. Dal 2015 ad oggi il vecchio Continente ha, poi, perso la produzione sul proprio territorio di 5 milioni e 300mila vetture, oggi realizzate per lo più in Cina. Secondo gli operatori del settore, quasi un’auto nuova su tre è immatricolata dagli operatori di noleggio, “con – affermano – benefici sulla qualità dei mezzi e le emissioni inquinanti”. Ma “il vento dell’Est soffia sull’automotive”: dalla Cina si stanno affacciando nuovi attori nativi HEV (ibride) sia nella parte mainstream che nei segmenti top. La cinese Byd è il primo produttore al mondo (laddove la Tesla mantiene il gradino più alto nelle Bev): il grosso delle vendite si registra in Cina, ma la quota in Europa è in progressivo aumento. “Per favorire il passaggio dalla proprietà all’uso dei veicoli, occorre un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale”, è stato concluso a margine della presentazione dello studio: “In questo contesto è quindi necessario e urgente che l’Italia acceleri gli investimenti sulla filiera auto, riaffermando il proprio ruolo industriale nel comparto: la chiave è puntare sulle eccellenze del Made in Italy (i ‘Campioni nazionali’ del settore) attraverso il progressivo superamento delle vecchie tecnologie, storico fiore all’occhiello del Paese, per sviluppare nuovi centri di eccellenza e competenza nel mondo dell’elettrificazione”.

## Quasi un'auto nuova su tre è a noleggio

Presentata la nuova edizione del Rapporto **Aniasa**: in ripresa breve termine e sharing, mentre corre il lungo termine. La flotta raggiunge 1,2 milioni di veicoli



Il settore del **noleggio** veicoli continua a crescere, raggiungendo un'incidenza superiore al **30%** sulle immatricolazioni registrate a livello nazionale. Diventano sempre più significative le quote di nuove vetture **ibride** (56% del totale immatricolato ibrido plug-in) ed **elettriche** (32%), mentre la flotta complessiva del settore della mobilità "pay per use" ha raggiunto **un milione e 200 mila mezzi**. Una vera e propria leva strategica per la **decarbonizzazione** della mobilità italiana da **13 miliardi di euro di fatturato**. Sono questi i principali dati e spunti emersi dalla presentazione della 22esima edizione del Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei **servizi di mobilità**.

"La mobilità del nostro Paese necessita di misure strutturali finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di contenimento delle emissioni fissati a livello europeo - ha dichiarato il presidente di **Aniasa** - **Alberto Viano** - l'accelerazione del ricambio del nostro parco circolante non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use nel nostro Paese".

**Il noleggio corre**

In un mercato dell'auto in calo nel 2022 (-9,5%) e in graduale ripresa nel 2023, il settore del noleggio veicoli è tornato a marciare a velocità elevata, trainato dalla significativa crescita del lungo termine: **415 mila veicoli immatricolati in Italia**, per un valore di 10,5 miliardi di euro, una clientela arrivata a **250.000 soggetti** tra aziende di ogni dimensione e comparto, pubbliche amministrazioni e soggetti privati, oltre **31 milioni di giornate di noleggio** per spostamenti a fini turistici o a breve termine, oltre **5,6 milioni di contratti** di car sharing nelle città metropolitane.

### Breve termine in ripresa

Messa alle spalle la critica fase pandemica, il 2022 è stato caratterizzato da una forte crescita del giro d'affari (+59% vs '21), del numero di noleggi (+41%) e dei giorni di noleggio (+28%). Sulla contrazione dei volumi – rispetto al **pre-pandemia** il settore ha perso 1 noleggio su 3 – hanno pesato in modo evidente le difficoltà di approvvigionamento della flotta: se nel 2021 la flotta media aveva registrato un calo pari al -28% rispetto al 2019, nel 2022 questo calo si è ridotto al -5%.

### Il car sharing torna a crescere

Il settore dell'auto condivisa sta vivendo una progressiva ripresa, ma gli effetti dell'onda lunga dello stop alla mobilità appaiono ancora evidenti, con un numero di noleggi ben lontano dai livelli del 2019: 5 milioni e 600 mila. Gli utenti iscritti sono oggi quasi **2 milioni e 500 mila** e le vetture in flotta ammontano a 3.650. La crisi di prodotto e dei pezzi di ricambio, insieme a politiche di mobilità urbana disattente verso le potenzialità di questo settore, in termini ambientali e di impatto sul decongestionamento delle nostre città, sta frenando una maggiore diffusione della formula.

## Mobi Mag, il tg della mobilità | #37 – 10 maggio 2023



È online la trentasettesima esibizione di **Mobi Mag**, il primo tg italiano dedicato al mondo della mobilità, realizzato dalla redazione di **Fleet Magazine**.

L'approfondimento del mese è dedicato alla **crisi che la logistica dell'automotive sta vivendo nell'ultimo periodo**. Si prosegue con il **22° Report di Aniasa** sul settore del rent e del car sharing e dei **nuovi brand cinesi** che, nei prossimi mesi, "invaderanno" il mercato italiano ed europeo.

**Ti sei perso le precedenti edizioni? Guarda qui tutte le puntate di Mobi Mag**

### **TUTTI I TEMI DI MOBI MAG**

I dati di maggio, confermano un aumento sia delle **immatricolazioni** (oltre **126mila nuove unità**) sia dei settori del **noleggio a lungo e breve termine**, che segnano rispettivamente **+33%** e **+149%**.

Un mercato in continua evoluzione alimentato anche a causa dell'arrivo di nuovi brand automobilistici esteri in Italia. Uno dei paesi che nei prossimi mesi è destinato a inserirsi sempre di più nel settore automobilistico nazionale è la Cina.

## L'approfondimento del mese

Prima era crisi dei chip, oggi è **crisi della logistica**. Se fino a pochi mesi fa la mancanza di materie prime rendeva difficile la produzione di nuove vetture, adesso le auto vengono prodotte, ma non riescono a essere consegnate a concessionari e clienti. Il settore della logistica automotive è in piena crisi oppure in netta trasformazione?

\*\*\*

**CONTINUA A LEGGERE SU [FLEETMAGAZINE.COM](https://www.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**.

## Transizione ecologica

# Noleggino veicoli e car sharing guidano la transizione ecologica della mobilità italiana



Il settore del noleggino veicoli continua a crescere, raggiungendo: un'incidenza superiore al 30% sulle immatricolazioni registrate a livello nazionale; una quota sempre più significativa di nuove vetture ibride (56% del totale immatricolato ibrido plug-in) ed elettriche (32%); una flotta di 1 milione e 200mila mezzi, che si conferma leva strategica per la decarbonizzazione della mobilità italiana; 13 miliardi di euro di fatturato.

Per centrare gli obiettivi fissati al 2035, il nostro Paese non ha alternative a rivedere il peso fiscale sui servizi di mobilità turistica, urbana e aziendale a basso impatto ambientale. Sono questi i principali dati e spunti emersi dalla presentazione della 22esima edizione del Rapporto ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

In un mercato dell'auto in calo nel 2022 (-9,5%) e in graduale ripresa nel 2023, il settore del noleggino veicoli è tornato a marciare a velocità elevata, trainato dalla significativa crescita del lungo termine: 415.000 veicoli immatricolati in Italia, per un valore di 10,5 miliardi di euro, una clientela arrivata a 250.000 soggetti tra aziende di ogni dimensione e comparto, pubbliche amministrazioni e soggetti privati, oltre 31 milioni di giornate di noleggino per spostamenti a fini turistici o a breve termine, oltre 5,6 milioni di contratti di car sharing nelle città metropolitane.

**Breve termine in ripresa, ma l'assenza di**

### **vetture pesa sull'offerta**

Messa alle spalle la critica fase pandemica, il 2022 è stato caratterizzato da una forte crescita del giro d'affari (+59% vs '21), del numero di noleggi (+41%) e dei giorni di noleggino (+28%).

Sulla contrazione dei volumi - rispetto al pre-pandemia il settore ha perso 1 noleggino su 3 - hanno pesato in modo evidente le difficoltà di approvvigionamento della flotta: se nel 2021 la flotta media aveva registrato un calo pari al -28% rispetto al 2019, nel 2022 questo calo si è ridotto al -5%.

Un fenomeno causato principalmente dalla perdurante scarsità di prodotto sul mercato e dalle politiche commerciali delle Case automobilistiche che continuano a privilegiare altri canali di vendita. Questo sta comportando un numero di veicoli largamente insufficiente a soddisfare la crescente domanda turistica e una permanenza delle vetture in flotta in aumento (ora intorno ai 16 mesi).

### **Il car sharing torna a crescere**

Il settore dell'auto condivisa sta vivendo una progressiva ripresa, ma gli effetti dell'ondata lunga dello stop alla mobilità appaiono ancora evidenti, con un numero di noleggi ben lontano dai livelli del 2019: 5 milioni e 600mila. Gli utenti iscritti sono oggi quasi 2 milioni e 500mila e le vetture in flotta ammontano a 3.650. La crisi di prodotto e dei pezzi di ricambio, insieme a politiche di mobilità urbana disattente verso le potenzialità di questo settore, in termini ambientali e di impatto sul decongestionamento delle nostre città, sta frenando una maggiore diffusione della formula.

**Noleggino a lungo termine, nuovo boom**

**trainato dai privati**

Il noleggio a lungo termine ha proseguito anche nello scorso anno la propria crescita (+7% del fatturato vs 2021). La combinazione di maggiori acquisti (+17%) e minori vendite di usato (-18%) ha determinato una flotta in forte aumento (+9%) che ha superato 1 milione e 100mila veicoli. Il business continua a conquistare nuove fette di mercato. Un'espansione dovuta principalmente a due fattori: una progressiva, ma ancora non adeguata, ripartenza delle consegne, che ha consentito di rispondere alle richieste di rinnovo delle flotte da parte di fleet e mobility manager; 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. Il segmento dei privati nel 2022 ha raggiunto quota 160.000 veicoli.

**Il primo trimestre 2023**

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio ha registrato una significativa crescita delle immatricolazioni rispetto allo stesso periodo dello scorso anno 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 quasi un'auto nuova su tre è immatricolata dagli operatori di noleggio.

Il noleggio a breve termine, in vista di una stagione estiva che si preannuncia contraddistinta da un'elevata domanda, ha registrato indicatori positivi: fatturato (+16%), numero di noleggi (+22%), flotta (+7%).

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%) che evidenzia come si stiano attenuando le difficoltà di consegne di nuove vetture, e di un giro d'affari in aumento del 9%.

“La mobilità del nostro Paese necessita di misure strutturali finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di contenimento delle emissioni fissati a livello europeo”, ha dichiarato il Presidente ANIASA - Alberto Viano, “L'accelerazione del ricambio del nostro parco circolante non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use nel nostro Paese. Per favorire il passaggio dalla proprietà all'uso dei veicoli, con conseguenti benefici ambientali ed economici, è oggi indispensabile un adeguato utilizzo della leva fiscale per alleggerirne la pressione sulla mobilità urbana, turistica e aziendale”.

“IVA al 10% per i servizi di car sharing (come per i servizi di trasporto pubblico) e di noleggio a breve termine per turisti stranieri (come già avviene per alberghi e ristoranti), maggiore detraibilità e deducibilità per le vetture aziendali elettriche”, ha evidenziato il Vice Presidente ANIASA - Italo Folonari, “sono le proposte che abbiamo formulato al Governo in vista della Legge sulla Delega Fiscale e della prossima Legge di Bilancio. Un riequilibrio fiscale per i servizi di mobilità a basso impatto ambientale trainerebbe la transizione verso l'elettrificazione del parco circolante e spingerebbe verso l'abbattimento delle emissioni nelle nostre città e verso il loro decongestionamento”.

RED