

## L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato auto europeo conquisterà almeno il 7% di quota entro il 2030



Lo scorso anno il mercato italiano dell'automobile ha mostrato segnali incoraggianti di ripresa, registrando un aumento significativo del 19%. Una boccata d'ossigeno per il settore, ben lontano dai livelli pre-pandemici (-300.000 vetture vs 2019) e ancora in cerca di un nuovo equilibrio. Un dato incoraggiante è rappresentato dall'aumento delle vetture ibride: 42% del mercato. La trasformazione del panorama automobilistico italiano è evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina. Il canale del noleggio raggiunge un nuovo record storico, avvicinandosi ai livelli degli altri Paesi d'Europa. L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe rappresentare un'ulteriore incognita, con una quota di mercato prevista del 7% (o anche superiore, in funzione della capacità dei brand cinesi di approdare con modelli di segmento più basso a prezzi competitivi) entro il 2030, a potenziale discapito soprattutto di Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia (importatori netti di auto).

Sono queste le principali evidenze del nuovo studio condotto da **ANIASA** e Bain & Company "Casa e Chiesa nel settore dell'auto", l'indagine annuale sulla mobilità degli italiani presentata oggi nel corso di un evento a Milano, che ha evidenziato come il settore automotive sia destinato a cambiare molto più di quanto non abbia fatto negli ultimi decenni.

### **Quasi la metà del mercato è ormai...a trazione alternativa**

Il 2023 ha registrato un ulteriore aumento delle vetture ibride, salite ormai al 42% (rispetto al 3% delle BEV) del mercato, nel primo trimestre del 2024. Tuttavia, questo aumento non è

sufficiente a risolvere il problema delle emissioni di CO<sub>2</sub>, che rimane tema critico nell'attuale panorama automobilistico. Il declino delle vendite di vetture diesel, accompagnato da un aumento delle emissioni totali, solleva ulteriori interrogativi sulle strategie di transizione del settore. Questa tendenza può essere spiegata sia con le minori rottamazioni delle vetture obsolete, sia con le preferenze per veicoli a benzina o mild hybrid.

### **Piccole elettriche per la città? Non proprio**

La trasformazione del panorama automobilistico italiano appare evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori nelle diverse dimensioni delle città, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina, anche nelle metropoli più grandi. Solo **1 compatta su 50 è BEV**, mentre tra le vetture medio-grandi avanza il plug-in hybrid. Guardando all'Europa, ormai **le «curve di crescita» del BEV si sono appiattite ovunque, soprattutto in Germania**, anche a causa del blocco degli incentivi. Il declino delle vendite di vetture diesel e il contemporaneo aumento delle emissioni totali sollevano interrogativi importanti sulle strategie di transizione del settore. È evidente che il mercato sta mostrando una preferenza crescente per veicoli a benzina o mild hybrid, ma è altrettanto chiaro che occorre un'impostazione più decisa verso la sostenibilità.

### **Il Centro Italia batte il Nord sulle elettriche. Continua a “vincere” il noleggio**

Il ritardo nell'implementazione degli incentivi del Governo ha impattato sulle vendite di veicoli elettrificati nel primo trimestre 2024, con una concentrazione maggiore nel Centro Italia (che supera il Sud sia sulle elettriche, che sulle ibride plug-in) rispetto al Nord. Come già confermato negli anni scorsi, le vetture elettrificate (BEV+PHEV) fanno ancora fatica nel canale Privati, dove superano di poco il 4%. La quota inferiore nel canale privati dimostra il ruolo chiave delle flotte e dei noleggi nella diffusione delle alimentazioni più sostenibili anche per il pubblico di «massa». In questo clima di incertezza, infatti, chi vince è il canale del noleggio, che tocca un nuovo record storico, con una penetrazione lo scorso anno del 29% sul totale immatricolazioni.

### **Tornano a crescere le Km0, sintomo di un mercato in affanno?**

La ripresa, seppur limitata, delle vendite di vetture “Km0” suggerisce che il mercato automobilistico sta ancora affrontando sfide significative. La quota di immatricolato “Km0” a fine 2023 ha superato il 10%. Con il 2023 si è infatti invertito l'ordine dei fattori: ora **la domanda è tornata ad essere potenzialmente inferiore all'offerta**, con conseguenze pericolose per gli operatori. L'inversione del trend sta portando già in alcuni casi ad una riduzione dei prezzi e l'Europa sta già sperimentando una stabilizzazione nella crescita delle vendite di veicoli elettrici, soprattutto a causa della diminuzione degli incentivi.

### **La nuova fase della geopolitica dell'auto**

L'attuale situazione in Europa è solo una piccola parte di un quadro più ampio: stiamo entrando in una nuova era della geopolitica dell'auto. Nel 2019, il 42% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre solo il 27% era di brand locali. Tuttavia, nel 2023, la situazione è cambiata radicalmente: solo il 32% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre ben il 43% proveniva da marchi locali. La Cina si è ripresa il proprio mercato. Questo segna un importante spostamento di equilibri, stiamo assistendo all'ingresso di nuovi attori sul mercato globale dell'automobile. In particolare, l'arrivo dei marchi cinesi sul

mercato europeo potrebbe avviare una nuova fase. Si prevede che entro il 2030 essi acquisiranno una quota di mercato di almeno il 7% (o più), con un impatto significativo su Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia, che si trovano tra i principali importatori di veicoli.

*“I dati fotografano con chiarezza come sempre più italiani, complice l'incertezza relativa all'alimentazione da scegliere e le limitate capacità di spesa a fronte di listi in continuo aumento, preferiscano prendere una vettura a noleggio, anziché acquistarla”,* ha commentato il Presidente **ANIASA** - **Alberto Viano** a margine della presentazione, *“Una scelta che consente agli automobilisti di scaricare il rischio tecnologico del veicolo sugli operatori di noleggio e di accedere, a canoni mensili più contenuti, a vetture green altrimenti difficili da comprare. Questo trend, solo rallentato dall'effetto annuncio degli incentivi negli ultimi mesi, è destinato a consolidarsi ulteriormente nei prossimi anni”.*

*“In questo contesto, l'emergere di nuovi attori nel mercato automobilistico globale invita all'attenzione l'Europa, Italia compresa, ma presenta anche opportunità di collaborazione e innovazione. Tuttavia, le normative sempre più rigorose, specialmente sulle emissioni, richiedono un'adeguata preparazione e investimenti da parte delle case automobilistiche europee. È importante tenere conto seriamente delle preferenze dei consumatori e adattarsi ai cambiamenti nelle loro abitudini di acquisto per tutelare la competitività nel mercato globale, mantenendo l'attenzione sulla sostenibilità ambientale del settore, ma anche su quella economica”,* conclude **Gianluca Di Loreto**, Partner e responsabile automotive Italia di Bain & Company.

## Avanza la mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese...in attesa dei nuovi incentivi

**ANIASA** al Governo: “L’attesa dei nuovi incentivi ha azzerato le immatricolazioni di veicoli green. Va colta l’occasione della Legge Delega per accelerare la transizione attraverso un adeguato uso della ‘leva fiscale’”.



Il settore del noleggio veicoli continua a crescere nel nostro Paese: rappresenta stabilmente il 30% delle immatricolazioni nazionali, con una quota in aumento di veicoli green; il 33% delle nuove vetture elettriche ed il 53% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio; la flotta di auto e veicoli commerciali leggeri ha raggiunto 1,3 milioni di unità. Ma l’attesa degli incentivi annunciati dal Governo ha frenato negli ultimi mesi gli ordini e le nuove immatricolazioni. Per una vera transizione ecologica del parco circolante, il nostro Paese non ha alternative a rivedere la fiscalità sull’auto, allineandola a quella degli altri Paesi europei. Sono questi i principali dati e spunti emersi dalla presentazione della 23esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

In un mercato dell'auto in graduale ripresa nel 2023 (+19% vs 2022), ma ancora distante dal pre-pandemia (-20% vs 2019), il settore del noleggio veicoli ha continuato a marciare a velocità elevata, raggiungendo un giro d'affari di 14 mld di €, una flotta di 1,3 milioni di veicoli in circolazione, toccando il record di immatricolazioni (tra auto e veicoli commerciali leggeri), con oltre 525.000 unità, pari a circa il 30% dell'intero mercato italiano e a un valore complessivo di acquisti di 15 mld di euro.

#### Breve termine in salute

Superata la fase post pandemica e la successiva crisi dei chip, il 2023 del noleggio a breve termine ha registrato tutti indicatori in crescita: il fatturato è ormai vicino a 1,5 mld di €, i noleggi sono stati 4,3 milioni (+18%), per un totale di 36 milioni di giornate di noleggio (+14%). Il rent-a-car sta quindi gradualmente recuperando quanto perso negli scorsi anni, anche se rispetto al 2019 manca ancora all'appello quasi 1 cliente su 5. Anche le immatricolazioni sono cresciute (+8%), portando a un significativo sviluppo della flotta complessiva che ha raggiunto le 137mila unità (+12%). A conferma di una domanda turistica (anche estera) in forte aumento, 6 noleggi su 10 avvengono all'interno degli aeroporti; a fronte di una crescita complessiva, si contrae il canale dei noleggi effettuati tramite intermediari e broker (-3,5%).

#### Nuovo boom del noleggio a lungo termine

Il noleggio a lungo termine ha proseguito anche nello scorso anno la propria crescita e penetrazione su aziende e privati, superando i 10,6 mld di € di fatturato complessivo (compreso quello da rivendita dell'usato), 1,2 milioni di veicoli in flotta (+8%) e registrando una crescita delle immatricolazioni del 23,6%, per una cifra record di 438mila auto e veicoli commerciali leggeri, 82mila dei quali ibridi "veri" (full o plug-in) o elettrici. A fine 2023 i servizi del long term hanno raggiunto 254.000 soggetti: 90.000 aziende, 3.000 PA e 161.000 privati (con e senza P.IVA) che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto.

#### Il car sharing si fa... "lungo"

Il settore dell'auto condivisa sta vivendo una nuova fase nel nostro Paese. Nel 2023 sono stati effettuati poco meno di 5 milioni di noleggi di vetture in sharing: -10% vs 2022 e quasi la metà dei circa 10 milioni del pre-pandemia. Resta stabile la flotta a 3.500 vetture, mentre cresce il numero di utenti che negli ultimi 6 mesi ha utilizzato questa formula, 300.000 (+4%). A Roma e Milano si concentra l'80% della flotta complessiva. Da rimarcare l'aumento delle durate dei noleggi (passati da 77 a 95 minuti), un trend che proietta l'offerta del comparto verso formule weekend o pluri-giornaliere.

#### Il primo trimestre 2024 del noleggio veicoli

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio ha registrato una nuova crescita che lo ha portato a rappresentare stabilmente la quota di incidenza del 31% sulle immatricolazioni nazionali.

Il noleggio a breve termine, in vista di una stagione estiva che si preannuncia contraddistinta da un'elevata domanda, ha registrato indicatori positivi: fatturato (+7%), numero di noleggi (+5%), flotta (+3,5%). Boom delle immatricolazioni (+92%), che testimonia l'attesa per la stagione e una ritrovata e più nuova offerta di prodotto. Molto bene anche il lungo termine che ha visto crescere il giro d'affari (+14%) e la flotta (+8%). La nota dolente riguarda però le immatricolazioni, -15%. Un calo prodotto dall'effetto attesa dai nuovi incentivi annunciati a

più riprese, già sul finire dello scorso anno, e che tardano ad entrare in vigore, lasciando alla finestra aziende e privati in attesa del rinnovo delle proprie auto.

“Nel nostro Paese sta proseguendo la graduale transizione della mobilità di aziende e privati da un modello ancorato alla proprietà dell’auto a formule basate sull’uso”, ha dichiarato il Presidente ANIASA - Alberto Viano, “Auspichiamo che quanto prima siano operativi i nuovi incentivi che vedono anche il noleggio tra i beneficiari al 100% e un potenziale interessante esperimento di noleggio a lungo termine sociale. Novità, queste, che confermano una nuova e più positiva visione del nostro settore anche da parte delle Istituzioni”.

“L’accelerazione del ricambio del parco circolante nazionale non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. Per favorire questa transizione va colta l’opportunità offerta dalla Legge sulla Delega Fiscale e dalla prossima Legge di Bilancio per riequilibrare finalmente la fiscalità sull’auto aziendale: in Italia su un’auto di costo pari a 30.000 € le aziende possono ‘scaricare’ 3.615 €, contro i 25mila della Germania, i 23mila della Spagna e i 18mila di Francia e Regno Unito. Secondo nostre stime, un graduale riequilibrio verso tali valori, almeno sulle nuove vetture elettriche, porterebbe a una significativa diffusione di queste nel parco nazionale (circa 500.000 nuove vetture alla spina in tre anni), oltretutto con un ritorno sull’investimento per l’Erario del 50%. Senza contare i vantaggi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di sicurezza sulle nostre strade”, ha concluso Viano.

## L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo conquisterà almeno il 7% di quota al 2030

Auto: mercato in ripresa, ma lontano dai volumi pre-Covid. Nuovo record per le ibride (quasi la metà del mercato) e per il noleggio.



Lo scorso anno il mercato italiano dell'automobile ha mostrato segnali incoraggianti di ripresa, registrando un aumento significativo del 19%. Una boccata d'ossigeno per il settore, ben lontano dai livelli pre-pandemici (-300.000 vetture vs 2019) e ancora in cerca di un nuovo equilibrio. Un dato incoraggiante è rappresentato dall'aumento delle vetture ibride: 42% del mercato. La trasformazione del panorama automobilistico italiano è evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina. Il canale del noleggio raggiunge un nuovo record storico, avvicinandosi ai livelli degli altri Paesi d'Europa. L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe rappresentare un'ulteriore incognita, con una quota di mercato prevista del 7% (o anche superiore, in funzione della capacità dei brand cinesi di approdare con modelli di segmento più basso a prezzi competitivi) entro il 2030, a potenziale discapito soprattutto di Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia (importatori netti di auto).

Sono queste le principali evidenze del nuovo studio condotto da **ANIASA** e Bain & Company "Casa e Chiesa nel settore dell'auto", l'indagine annuale sulla mobilità degli italiani presentata oggi nel corso di un evento a Milano, che ha evidenziato come il settore

automotive sia destinato a cambiare molto più di quanto non abbia fatto negli ultimi decenni.

Quasi la metà del mercato è ormai...a trazione alternativa

Il 2023 ha registrato un ulteriore aumento delle vetture ibride, salite ormai al 42% (rispetto al 3% delle BEV) del mercato, nel primo trimestre del 2024. Tuttavia, questo aumento non è sufficiente a risolvere il problema delle emissioni di CO2, che rimane tema critico nell'attuale panorama automobilistico. Il declino delle vendite di vetture diesel, accompagnato da un aumento delle emissioni totali, solleva ulteriori interrogativi sulle strategie di transizione del settore. Questa tendenza può essere spiegata sia con le minori rottamazioni delle vetture obsolete, sia con le preferenze per veicoli a benzina o mild hybrid.

Piccole elettriche per la città? Non proprio

La trasformazione del panorama automobilistico italiano appare evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori nelle diverse dimensioni delle città, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina, anche nelle metropoli più grandi. Solo 1 compatta su 50 è BEV, mentre tra le vetture medio-grandi avanza il plug-in hybrid. Guardando all'Europa, ormai le «curve di crescita» del BEV si sono appiattite ovunque, soprattutto in Germania, anche a causa del blocco degli incentivi. Il declino delle vendite di vetture diesel e il contemporaneo aumento delle emissioni totali sollevano interrogativi importanti sulle strategie di transizione del settore. È evidente che il mercato sta mostrando una preferenza crescente per veicoli a benzina o mild hybrid, ma è altrettanto chiaro che occorre un'impostazione più decisa verso la sostenibilità.

Il Centro Italia batte il Nord sulle elettriche. Continua a "vincere" il noleggio

Il ritardo nell'implementazione degli incentivi del Governo ha impattato sulle vendite di veicoli elettrificati nel primo trimestre 2024, con una concentrazione maggiore nel Centro Italia (che supera il Sud sia sulle elettriche, che sulle ibride plug-in) rispetto al Nord. Come già confermato negli anni scorsi, le vetture elettrificate (BEV+PHEV) fanno ancora fatica nel canale Privati, dove superano di poco il 4%.&nbsp; La quota inferiore nel canale privati dimostra il ruolo chiave delle flotte e dei noleggi nella diffusione delle alimentazioni più sostenibili anche per il pubblico di «massa». In questo clima di incertezza, infatti, chi vince è il canale del noleggio, che tocca un nuovo record storico, con una penetrazione lo scorso anno del 29% sul totale immatricolazioni.

Tornano a crescere le Km0, sintomo di un mercato in affanno?

La ripresa, seppur limitata, delle vendite di vetture "Km0" suggerisce che il mercato automobilistico sta ancora affrontando sfide significative. La quota di immatricolato "Km0" a fine 2023 ha superato il 10%. Con il 2023 si è infatti invertito l'ordine dei fattori: ora la domanda è tornata ad essere potenzialmente inferiore all'offerta, con conseguenze pericolose per gli operatori. L'inversione del trend sta portando già in alcuni casi ad una riduzione dei prezzi e l'Europa sta già sperimentando una stabilizzazione nella crescita delle vendite di veicoli elettrici, soprattutto a causa della diminuzione degli incentivi.

La nuova fase della geopolitica dell'auto

L'attuale situazione in Europa è solo una piccola parte di un quadro più ampio: stiamo entrando in una nuova era della geopolitica dell'auto. Nel 2019, il 42% delle auto vendute in

Cina apparteneva a marchi europei, mentre solo il 27% era di brand locali. Tuttavia, nel 2023, la situazione è cambiata radicalmente: solo il 32% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre ben il 43% proveniva da marchi locali. La Cina si è ripresa il proprio mercato. Questo segna un importante spostamento di equilibri, stiamo assistendo all'ingresso di nuovi attori sul mercato globale dell'automobile. In particolare, l'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe avviare una nuova fase. Si prevede che entro il 2030 essi acquisiranno una quota di mercato di almeno il 7% (o più), con un impatto significativo su Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia, che si trovano tra i principali importatori di veicoli.

“I dati fotografano con chiarezza come sempre più italiani, complice l'incertezza relativa all'alimentazione da scegliere e le limitate capacità di spesa a fronte di listi in continuo aumento, preferiscano prendere una vettura a noleggio, anziché acquistarla”, ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione, “Una scelta che consente agli automobilisti di scaricare il rischio tecnologico del veicolo sugli operatori di noleggio e di accedere, a canoni mensili più contenuti, a vetture green altrimenti difficili da comprare. Questo trend, solo rallentato dall'effetto annuncio degli incentivi negli ultimi mesi, è destinato a consolidarsi ulteriormente nei prossimi anni”.

“In questo contesto, l'emergere di nuovi attori nel mercato automobilistico globale invita all'attenzione l'Europa, Italia compresa, ma presenta anche opportunità di collaborazione e innovazione. Tuttavia, le normative sempre più rigorose, specialmente sulle emissioni, richiedono un'adeguata preparazione e investimenti da parte delle case automobilistiche europee. È importante tenere conto seriamente delle preferenze dei consumatori e adattarsi ai cambiamenti nelle loro abitudini di acquisto per tutelare la competitività nel mercato globale, mantenendo l'attenzione sulla sostenibilità ambientale del settore, ma anche su quella economica”, conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile automotive Italia di Bain & Company.

## Comunicato Stampa: L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo conquisterà almeno il 7% di quota al 2030



Lo scorso anno il mercato italiano dell'automobile ha mostrato segnali incoraggianti di ripresa, registrando un aumento significativo del 19%. Una boccata d'ossigeno per il settore, ben lontano dai livelli pre-pandemici (-300.000 vetture vs 2019) e ancora in cerca di un nuovo equilibrio. Un dato incoraggiante è rappresentato dall'aumento delle vetture ibride: 42% del mercato. La trasformazione del panorama automobilistico italiano è evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina. Il canale del noleggio raggiunge un nuovo record storico, avvicinandosi ai livelli degli altri Paesi d'Europa. L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe rappresentare un'ulteriore incognita, con una quota di mercato prevista del 7% (o anche superiore, in funzione della capacità dei brand cinesi di approdare con modelli di segmento più basso a prezzi competitivi) entro il 2030, a potenziale discapito soprattutto di Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia (importatori netti di auto). Sono queste le principali evidenze del nuovo studio condotto da **ANIASA** e Bain & Company "Casa e Chiesa nel settore dell'auto", l'indagine annuale sulla mobilità degli italiani presentata oggi nel corso di un evento a Milano, che ha evidenziato come il settore automotive sia destinato a cambiare molto più di quanto non abbia fatto negli ultimi decenni. Quasi la metà del mercato è ormai...a trazione alternativa Il 2023 ha registrato un ulteriore aumento delle vetture ibride, salite ormai al 42% (rispetto al 3% delle BEV) del mercato, nel primo trimestre del 2024. Tuttavia, questo aumento non è sufficiente a risolvere il problema delle emissioni di CO2, che rimane tema critico nell'attuale

panorama automobilistico. Il declino delle vendite di vetture diesel, accompagnato da un aumento delle emissioni totali, solleva ulteriori interrogativi sulle strategie di transizione del settore. Questa tendenza può essere spiegata sia con le minori rottamazioni delle vetture obsolete, sia con le preferenze per veicoli a benzina o mild hybrid.

Piccole elettriche per la città? Non proprio La trasformazione del panorama automobilistico italiano appare evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori nelle diverse dimensioni delle città, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina, anche nelle metropoli più grandi. Solo 1 compatta su 50 è BEV, mentre tra le vetture medio-grandi avanza il plug-in hybrid. Guardando all'Europa, ormai le «curve di crescita» del BEV si sono appiattite ovunque, soprattutto in Germania, anche a causa del blocco degli incentivi. Il declino delle vendite di vetture diesel e il contemporaneo aumento delle emissioni totali sollevano interrogativi importanti sulle strategie di transizione del settore. È evidente che il mercato sta mostrando una preferenza crescente per veicoli a benzina o mild hybrid, ma è altrettanto chiaro che occorre un'impostazione più decisa verso la sostenibilità.

Il Centro Italia batte il Nord sulle elettriche. Continua a "vincere" il noleggio Il ritardo nell'implementazione degli incentivi del Governo ha impattato sulle vendite di veicoli elettrificati nel primo trimestre 2024, con una concentrazione maggiore nel Centro Italia (che supera il Sud sia sulle elettriche, che sulle ibride plug-in) rispetto al Nord. Come già confermato negli anni scorsi, le vetture elettrificate (BEV+PHEV) fanno ancora fatica nel canale Privati, dove superano di poco il 4%. La quota inferiore nel canale privati dimostra il ruolo chiave delle flotte e dei noleggi nella diffusione delle alimentazioni più sostenibili anche per il pubblico di «massa». In questo clima di incertezza, infatti, chi vince è il canale del noleggio, che tocca un nuovo record storico, con una penetrazione lo scorso anno del 29% sul totale immatricolazioni. Tornano a crescere le Km0, sintomo di un mercato in affanno? La ripresa, seppur limitata, delle vendite di vetture "Km0" suggerisce che il mercato automobilistico sta ancora affrontando sfide significative. La quota di immatricolato "Km0" a fine 2023 ha superato il 10%. Con il 2023 si è infatti invertito l'ordine dei fattori: ora la domanda è tornata ad essere potenzialmente inferiore all'offerta, con conseguenze pericolose per gli operatori. L'inversione del trend sta portando già in alcuni casi ad una riduzione dei prezzi e l'Europa sta già sperimentando una stabilizzazione nella crescita delle vendite di veicoli elettrici, soprattutto a causa della diminuzione degli incentivi.

La nuova fase della geopolitica dell'auto L'attuale situazione in Europa è solo una piccola parte di un quadro più ampio: stiamo entrando in una nuova era della geopolitica dell'auto. Nel 2019, il 42% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre solo il 27% era di brand locali. Tuttavia, nel 2023, la situazione è cambiata radicalmente: solo il 32% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre ben il 43% proveniva da marchi locali. La Cina si è ripresa il proprio mercato. Questo segna un importante spostamento di equilibri, stiamo assistendo all'ingresso di nuovi attori sul mercato globale dell'automobile. In particolare, l'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe avviare una nuova fase. Si prevede che entro il 2030 essi acquisiranno una quota di mercato di almeno il 7% (o più), con un impatto significativo su Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia, che si trovano tra i principali importatori di veicoli.

“I dati fotografano con chiarezza come sempre più italiani, complice l’incertezza relativa all’alimentazione da scegliere e le limitate capacità di spesa a fronte di listi in continuo aumento, preferiscano prendere una vettura a noleggio, anziché acquistarla”, ha commentato il Presidente **ANIASA** - Alberto Viano a margine della presentazione, “Una scelta che consente agli automobilisti di scaricare il rischio tecnologico del veicolo sugli operatori di noleggio e di accedere, a canoni mensili più contenuti, a vetture green altrimenti difficili da comprare. Questo trend, solo rallentato dall’effetto annuncio degli incentivi negli ultimi mesi, è destinato a consolidarsi ulteriormente nei prossimi anni”. “In questo contesto, l'emergere di nuovi attori nel mercato automobilistico globale invita all'attenzione l'Europa, Italia compresa, ma presenta anche opportunità di collaborazione e innovazione. Tuttavia, le normative sempre più rigorose, specialmente sulle emissioni, richiedono un'adeguata preparazione e investimenti da parte delle case automobilistiche europee. È importante tenere conto seriamente delle preferenze dei consumatori e adattarsi ai cambiamenti nelle loro abitudini di acquisto per tutelare la competitività nel mercato globale, mantenendo l'attenzione sulla sostenibilità ambientale del settore, ma anche su quella economica”, conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile automotive Italia di Bain & Company. La responsabilità editoriale e i contenuti di cui al presente comunicato stampa sono a cura di Motori **ANIASA**

## Comunicato Stampa: Avanza la mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese...in attesa dei nuovi incentivi



Il settore del noleggio veicoli continua a crescere nel nostro Paese: rappresenta stabilmente il 30% delle immatricolazioni nazionali, con una quota in aumento di veicoli green; il 33% delle nuove vetture elettriche ed il 53% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio; la flotta di auto e veicoli commerciali leggeri ha raggiunto 1,3 milioni di unità. Ma l'attesa degli incentivi annunciati dal Governo ha frenato negli ultimi mesi gli ordini e le nuove immatricolazioni. Per una vera transizione ecologica del parco circolante, il nostro Paese non ha alternative a rivedere la fiscalità sull'auto, allineandola a quella degli altri Paesi europei. Sono questi i principali dati e spunti emersi dalla presentazione della 23esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

In un mercato dell'auto in graduale ripresa nel 2023 (+19% vs 2022), ma ancora distante dal pre-pandemia (-20% vs 2019), il settore del noleggio veicoli ha continuato a marciare a velocità elevata, raggiungendo un giro d'affari di 14 mld di €, una flotta di 1,3 milioni di veicoli in circolazione, toccando il record di immatricolazioni (tra auto e veicoli commerciali leggeri), con oltre 525.000 unità, pari a circa il 30% dell'intero mercato italiano e a un valore complessivo di acquisti di 15 mld di euro.

Breve termine in salute Superata la fase post pandemica e la successiva crisi dei chip, il 2023 del noleggio a breve termine ha registrato tutti indicatori in crescita: il fatturato è ormai vicino a 1,5 mld di €, i noleggi sono stati 4,3 milioni (+18%), per un totale di 36 milioni di giornate di noleggio (+14%). Il rent-a-car sta quindi gradualmente recuperando quanto perso negli scorsi anni, anche se rispetto al 2019 manca ancora all'appello quasi 1 cliente su 5. Anche le immatricolazioni sono cresciute (+8%), portando a un significativo sviluppo della flotta

complessiva che ha raggiunto le 137mila unità (+12%). A conferma di una domanda turistica (anche estera) in forte aumento, 6 noleggi su 10 avvengono all'interno degli aeroporti; a fronte di una crescita complessiva, si contrae il canale dei noleggi effettuati tramite intermediari e broker (-3,5%).

**Nuovo boom del noleggio a lungo termine** Il noleggio a lungo termine ha proseguito anche nello scorso anno la propria crescita e penetrazione su aziende e privati, superando i 10,6 mld di € di fatturato complessivo (compreso quello da rivendita dell'usato), 1,2 milioni di veicoli in flotta (+8%) e registrando una crescita delle immatricolazioni del 23,6%, per una cifra record di 438mila auto e veicoli commerciali leggeri, 82mila dei quali ibridi "veri" (full o plug-in) o elettrici. A fine 2023 i servizi del long term hanno raggiunto 254.000 soggetti: 90.000 aziende, 3.000 PA e 161.000 privati (con e senza P.IVA) che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto.

**Il car sharing si fa... "lungo"** Il settore dell'auto condivisa sta vivendo una nuova fase nel nostro Paese. Nel 2023 sono stati effettuati poco meno di 5 milioni di noleggi di vetture in sharing: -10% vs 2022 e quasi la metà dei circa 10 milioni del pre-pandemia. Resta stabile la flotta a 3.500 vetture, mentre cresce il numero di utenti che negli ultimi 6 mesi ha utilizzato questa formula, 300.000 (+4%). A Roma e Milano si concentra l'80% della flotta complessiva. Da rimarcare l'aumento delle durate dei noleggi (passati da 77 a 95 minuti), un trend che proietta l'offerta del comparto verso formule weekend o pluri-giornaliere.

**Il primo trimestre 2024 del noleggio veicoli** Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio ha registrato una nuova crescita che lo ha portato a rappresentare stabilmente la quota di incidenza del 31% sulle immatricolazioni nazionali. Il noleggio a breve termine, in vista di una stagione estiva che si preannuncia contraddistinta da un'elevata domanda, ha registrato indicatori positivi: fatturato (+7%), numero di noleggi (+5%), flotta (+3,5%). Boom delle immatricolazioni (+92%), che testimonia l'attesa per la stagione e una ritrovata e più nuova offerta di prodotto. Molto bene anche il lungo termine che ha visto crescere il giro d'affari (+14%) e la flotta (+8%). La nota dolente riguarda però le immatricolazioni, -15%. Un calo prodotto dall'effetto atteso dai nuovi incentivi annunciati a più riprese, già sul finire dello scorso anno, e che tardano ad entrare in vigore, lasciando alla finestra aziende e privati in attesa del rinnovo delle proprie auto.

"Nel nostro Paese sta proseguendo la graduale transizione della mobilità di aziende e privati da un modello ancorato alla proprietà dell'auto a formule basate sull'uso", ha dichiarato il Presidente **ANIASA** - Alberto Viano, "Auspichiamo che quanto prima siano operativi i nuovi incentivi che vedono anche il noleggio tra i beneficiari al 100% e un potenziale interessante esperimento di noleggio a lungo termine sociale. Novità, queste, che confermano una nuova e più positiva visione del nostro settore anche da parte delle Istituzioni".

"L'accelerazione del ricambio del parco circolante nazionale non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. Per favorire questa transizione va colta l'opportunità offerta dalla Legge sulla Delega Fiscale e dalla prossima Legge di Bilancio per riequilibrare finalmente la fiscalità sull'auto aziendale: in Italia su un'auto di costo pari a 30.000 € le aziende possono 'scaricare' 3.615 €, contro i 25mila della Germania, i 23mila della

Spagna e i 18mila di Francia e Regno Unito. Secondo nostre stime, un graduale riequilibrio verso tali valori, almeno sulle nuove vetture elettriche, porterebbe a una significativa diffusione di queste nel parco nazionale (circa 500.000 nuove vetture alla spina in tre anni), oltretutto con un ritorno sull'investimento per l'Erario del 50%. Senza contare i vantaggi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di sicurezza sulle nostre strade", ha concluso Viano.

La responsabilità editoriale e i contenuti di cui al presente comunicato stampa sono a cura di Motori **ANIASA**

## Comunicato Stampa: Avanza la mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese...in attesa dei nuovi incentivi



Il settore del noleggio veicoli continua a crescere nel nostro Paese: rappresenta stabilmente il 30% delle immatricolazioni nazionali, con una quota in aumento di veicoli green; il 33% delle nuove vetture elettriche ed il 53% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio; la flotta di auto e veicoli commerciali leggeri ha raggiunto 1,3 milioni di unità. Ma l'attesa degli incentivi annunciati dal Governo ha frenato negli ultimi mesi gli ordini e le nuove immatricolazioni. Per una vera transizione ecologica del parco circolante, il nostro Paese non ha alternative a rivedere la fiscalità sull'auto, allineandola a quella degli altri Paesi europei. Sono questi i principali dati e spunti emersi dalla presentazione della 23esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

In un mercato dell'auto in graduale ripresa nel 2023 (+19% vs 2022), ma ancora distante dal pre-pandemia (-20% vs 2019), il settore del noleggio veicoli ha continuato a marciare a velocità elevata, raggiungendo un giro d'affari di 14 mld di €, una flotta di 1,3 milioni di veicoli in circolazione, toccando il record di immatricolazioni (tra auto e veicoli commerciali leggeri),

con oltre 525.000 unità, pari a circa il 30% dell'intero mercato italiano e a un valore complessivo di acquisti di 15 mld di euro.

Breve termine in salute Superata la fase post pandemica e la successiva crisi dei chip, il 2023 del noleggio a breve termine ha registrato tutti indicatori in crescita: il fatturato è ormai vicino a 1,5 mld di €, i noleggi sono stati 4,3 milioni (+18%), per un totale di 36 milioni di giornate di noleggio (+14%). Il rent-a-car sta quindi gradualmente recuperando quanto perso negli scorsi anni, anche se rispetto al 2019 manca ancora all'appello quasi 1 cliente su 5. Anche le immatricolazioni sono cresciute (+8%), portando a un significativo sviluppo della flotta complessiva che ha raggiunto le 137mila unità (+12%). A conferma di una domanda turistica (anche estera) in forte aumento, 6 noleggi su 10 avvengono all'interno degli aeroporti; a fronte di una crescita complessiva, si contrae il canale dei noleggi effettuati tramite intermediari e broker (-3,5%).

Nuovo boom del noleggio a lungo termine Il noleggio a lungo termine ha proseguito anche nello scorso anno la propria crescita e penetrazione su aziende e privati, superando i 10,6 mld di € di fatturato complessivo (compreso quello da rivendita dell'usato), 1,2 milioni di veicoli in flotta (+8%) e registrando una crescita delle immatricolazioni del 23,6%, per una cifra record di 438mila auto e veicoli commerciali leggeri, 82mila dei quali ibridi "veri" (full o plug-in) o elettrici. A fine 2023 i servizi del long term hanno raggiunto 254.000 soggetti: 90.000 aziende, 3.000 PA e 161.000 privati (con e senza P.IVA) che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto.

Il car sharing si fa... "lungo" Il settore dell'auto condivisa sta vivendo una nuova fase nel nostro Paese. Nel 2023 sono stati effettuati poco meno di 5 milioni di noleggi di vetture in sharing: -10% vs 2022 e quasi la metà dei circa 10 milioni del pre-pandemia. Resta stabile la flotta a 3.500 vetture, mentre cresce il numero di utenti che negli ultimi 6 mesi ha utilizzato questa formula, 300.000 (+4%). A Roma e Milano si concentra l'80% della flotta complessiva. Da rimarcare l'aumento delle durate dei noleggi (passati da 77 a 95 minuti), un trend che proietta l'offerta del comparto verso formule weekend o pluri-giornaliere.

Il primo trimestre 2024 del noleggio veicoli Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio ha registrato una nuova crescita che lo ha portato a rappresentare stabilmente la quota di incidenza del 31% sulle immatricolazioni nazionali. Il noleggio a breve termine, in vista di una stagione estiva che si preannuncia contraddistinta da un'elevata domanda, ha registrato indicatori positivi: fatturato (+7%), numero di noleggi (+5%), flotta (+3,5%). Boom delle immatricolazioni (+92%), che testimonia l'attesa per la stagione e una ritrovata e più nuova offerta di prodotto. Molto bene anche il lungo termine che ha visto crescere il giro d'affari (+14%) e la flotta (+8%). La nota dolente riguarda però le immatricolazioni, -15%. Un calo prodotto dall'effetto attesa dai nuovi incentivi annunciati a più riprese, già sul finire dello scorso anno, e che tardano ad entrare in vigore, lasciando alla finestra aziende e privati in attesa del rinnovo delle proprie auto.

"Nel nostro Paese sta proseguendo la graduale transizione della mobilità di aziende e privati da un modello ancorato alla proprietà dell'auto a formule basate sull'uso", ha dichiarato il Presidente **ANIASA** - Alberto Viano, "Auspichiamo che quanto prima siano operativi i nuovi

incentivi che vedono anche il noleggio tra i beneficiari al 100% e un potenziale interessante esperimento di noleggio a lungo termine sociale. Novità, queste, che confermano una nuova e più positiva visione del nostro settore anche da parte delle Istituzioni”.

“L’accelerazione del ricambio del parco circolante nazionale non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. Per favorire questa transizione va colta l’opportunità offerta dalla Legge sulla Delega Fiscale e dalla prossima Legge di Bilancio per riequilibrare finalmente la fiscalità sull’auto aziendale: in Italia su un’auto di costo pari a 30.000 € le aziende possono ‘scaricare’ 3.615 €, contro i 25mila della Germania, i 23mila della Spagna e i 18mila di Francia e Regno Unito. Secondo nostre stime, un graduale riequilibrio verso tali valori, almeno sulle nuove vetture elettriche, porterebbe a una significativa diffusione di queste nel parco nazionale (circa 500.000 nuove vetture alla spina in tre anni), oltretutto con un ritorno sull’investimento per l’Erario del 50%. Senza contare i vantaggi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di sicurezza sulle nostre strade”, ha concluso Viano.

La responsabilità editoriale e i contenuti di cui al presente comunicato stampa sono a cura di Motori **ANIASA**

## Comunicato Stampa: L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo conquisterà almeno il 7% di quota al 2030



Lo scorso anno il mercato italiano dell'automobile ha mostrato segnali incoraggianti di ripresa, registrando un aumento significativo del 19%. Una boccata d'ossigeno per il settore, ben lontano dai livelli pre-pandemici (-300.000 vetture vs 2019) e ancora in cerca di un nuovo equilibrio. Un dato incoraggiante è rappresentato dall'aumento delle vetture ibride: 42% del mercato. La trasformazione del panorama automobilistico italiano è evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina. Il canale del noleggio raggiunge un nuovo record storico, avvicinandosi ai livelli degli altri Paesi d'Europa. L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe rappresentare un'ulteriore incognita, con una quota di mercato prevista del 7% (o anche superiore, in funzione della capacità dei brand cinesi di approdare con modelli di segmento più basso a prezzi competitivi) entro il 2030, a potenziale discapito soprattutto di Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia (importatori netti di auto).

Sono queste le principali evidenze del nuovo studio condotto da **ANIASA** e Bain & Company "Casa e Chiesa nel settore dell'auto", l'indagine annuale sulla mobilità degli italiani presentata oggi nel corso di un evento a Milano, che ha evidenziato come il settore automotive sia destinato a cambiare molto più di quanto non abbia fatto negli ultimi decenni.

Quasi la metà del mercato è ormai...a trazione alternativa Il 2023 ha registrato un ulteriore aumento delle vetture ibride, salite ormai al 42% (rispetto al 3% delle BEV) del mercato, nel primo trimestre del 2024. Tuttavia, questo aumento non è sufficiente a risolvere il problema delle emissioni di CO2, che rimane tema critico nell'attuale panorama automobilistico. Il declino delle vendite di vetture diesel, accompagnato da un aumento delle emissioni totali, solleva ulteriori interrogativi sulle strategie di transizione del settore. Questa tendenza può essere spiegata sia con le minori rottamazioni delle vetture obsolete, sia con le preferenze per veicoli a benzina o mild hybrid.

Piccole elettriche per la città? Non proprio La trasformazione del panorama automobilistico italiano appare evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori nelle diverse dimensioni delle città, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina, anche nelle metropoli più grandi. Solo 1 compatta su 50 è BEV, mentre tra le vetture medio-grandi avanza il plug-in hybrid. Guardando all'Europa, ormai le «curve di crescita» del BEV si sono appiattite ovunque, soprattutto in Germania, anche a causa del blocco degli incentivi. Il declino delle vendite di vetture diesel e il contemporaneo aumento delle emissioni totali sollevano interrogativi importanti sulle strategie di transizione del settore. È evidente che il mercato sta mostrando una preferenza crescente per veicoli a benzina o mild hybrid, ma è altrettanto chiaro che occorre un'impostazione più decisa verso la sostenibilità.

Il Centro Italia batte il Nord sulle elettriche. Continua a "vincere" il noleggio Il ritardo nell'implementazione degli incentivi del Governo ha impattato sulle vendite di veicoli elettrificati nel primo trimestre 2024, con una concentrazione maggiore nel Centro Italia (che supera il Sud sia sulle elettriche, che sulle ibride plug-in) rispetto al Nord. Come già confermato negli anni scorsi, le vetture elettrificate (BEV+PHEV) fanno ancora fatica nel canale Privati, dove superano di poco il 4%. La quota inferiore nel canale privati dimostra il ruolo chiave delle flotte e dei noleggi nella diffusione delle alimentazioni più sostenibili anche per il pubblico di «massa». In questo clima di incertezza, infatti, chi vince è il canale del noleggio, che tocca un nuovo record storico, con una penetrazione lo scorso anno del 29% sul totale immatricolazioni.

Tornano a crescere le Km0, sintomo di un mercato in affanno? La ripresa, seppur limitata, delle vendite di vetture "Km0" suggerisce che il mercato automobilistico sta ancora affrontando sfide significative. La quota di immatricolato "Km0" a fine 2023 ha superato il 10%. Con il 2023 si è infatti invertito l'ordine dei fattori: ora la domanda è tornata ad essere potenzialmente inferiore all'offerta, con conseguenze pericolose per gli operatori. L'inversione del trend sta portando già in alcuni casi ad una riduzione dei prezzi e l'Europa sta già sperimentando una stabilizzazione nella crescita delle vendite di veicoli elettrici, soprattutto a causa della diminuzione degli incentivi.

La nuova fase della geopolitica dell'auto L'attuale situazione in Europa è solo una piccola parte di un quadro più ampio: stiamo entrando in una nuova era della geopolitica dell'auto. Nel 2019, il 42% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre solo il 27% era di brand locali. Tuttavia, nel 2023, la situazione è cambiata radicalmente: solo il 32% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre ben il 43% proveniva da marchi locali. La Cina si è ripresa il proprio mercato. Questo segna un importante spostamento di

equilibri, stiamo assistendo all'ingresso di nuovi attori sul mercato globale dell'automobile. In particolare, l'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe avviare una nuova fase. Si prevede che entro il 2030 essi acquisiranno una quota di mercato di almeno il 7% (o più), con un impatto significativo su Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia, che si trovano tra i principali importatori di veicoli.

“I dati fotografano con chiarezza come sempre più italiani, complice l'incertezza relativa all'alimentazione da scegliere e le limitate capacità di spesa a fronte di listi in continuo aumento, preferiscano prendere una vettura a noleggio, anziché acquistarla”, ha commentato il Presidente **ANIASA** - Alberto Viano a margine della presentazione, “Una scelta che consente agli automobilisti di scaricare il rischio tecnologico del veicolo sugli operatori di noleggio e di accedere, a canoni mensili più contenuti, a vetture green altrimenti difficili da comprare. Questo trend, solo rallentato dall'effetto annuncio degli incentivi negli ultimi mesi, è destinato a consolidarsi ulteriormente nei prossimi anni”.

“In questo contesto, l'emergere di nuovi attori nel mercato automobilistico globale invita all'attenzione l'Europa, Italia compresa, ma presenta anche opportunità di collaborazione e innovazione. Tuttavia, le normative sempre più rigorose, specialmente sulle emissioni, richiedono un'adeguata preparazione e investimenti da parte delle case automobilistiche europee. È importante tenere conto seriamente delle preferenze dei consumatori e adattarsi ai cambiamenti nelle loro abitudini di acquisto per tutelare la competitività nel mercato globale, mantenendo l'attenzione sulla sostenibilità ambientale del settore, ma anche su quella economica”, conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile automotive Italia di Bain & Company.

La responsabilità editoriale e i contenuti di cui al presente comunicato stampa sono a cura di Motori **ANIASA**

## **ANIASA: nel 2023 è aumentato il noleggio di auto**

Secondo il rapporto **ANIASA** in Italia sta aumentando sempre di più la mobilità a noleggio. Ecco quali sono i dettagli emersi.



Il ventitreesimo rapporto di **ANIASA** ha rivelato un aumento della **mobilità a noleggio** tra gli automobilisti italiani. Secondo i dati rivelati sembra che questo particolare settore rappresenti il **30%** delle **immatricolazioni nazionali**. Di questa percentuale, una quota in aumento è rappresentata dai modelli elettrificati. Nello specifico, il **33%** delle nuove **vetture elettriche** ed il **53%** di quelle **ibride Plug-in** che sono state immatricolate in Italia sono a noleggio.

Il rapporto **ANIASA** ha anche evidenziato una **crescita del mercato auto italiano** nel 2023 rispetto al 2022 del **+19%**, anche se presenta ancora **percentuali negative (-20%)** in relazione al periodo **pre-pandemico (2019)**.

### **ANIASA conferma la crescita del noleggio**

Nel 2023 il settore del noleggio delle auto ha continuato a crescere raggiungendo circa **14 miliardi di euro**, toccando il record di immatricolazione con oltre **525.000 unità**, pari a circa il 30% dell'intero mercato italiano.

Questa tipologia di mobilità presenta circa **137 mila unità (+12%)**. Secondo i dati emersi dal rapporto il noleggio **a breve termine** ha raggiunto valori interessanti. La maggior parte, la

natura di queste pratiche sono di **natura turistica**. Infatti, **6 noleggi su 10** avvengono negli **aeroporti**. Il noleggio **a lungo termine** invece si sta rivelando un vero e proprio boom. Nel dettaglio, il **fatturato** complessivo nel 2023 ha raggiunto quota **10,6miliardi di euro** con circa 1,2milioni di veicoli e una crescita delle immatricolazioni pari al 23,6%. Entro la fine del 2023 i servizi di noleggio a lungo termine hanno raggiunto ben **254.000** soggetti. La maggioranza della flotta complessiva (l'80%) si concentra a **Roma e Milano**.

Questa la situazione registrata nel 2023. Nel **2024** il settore del noleggio, come mostrato dal rapporto **ANIASA**, ha registrato un'**ulteriore crescita**. Con questi dati, il sistema al momento si trova su una quota di **incidenza del 31%** sulle **immatricolazioni** a livello nazionale. Il noleggio a breve termine ha registrato un fatturato pari al **+7%** e il numero di noleggi è salito del **5%**. Ottime le immatricolazioni che hanno registrato un **+92%**. Anche il noleggio a lungo termine ha registrato dati positivi con un giro d'affari che registra **+14%** e la flotta che aumenta dell'**8%**. In questo caso è stato però registrato un calo delle immatricolazioni pari al **15%**. La causa dipende soprattutto dal ritardo dell'entrata in vigore dei nuovi incentivi per il **2024**.

## Avanza la mobilità a noleggio nel nostro Paese - Time Magazine



**Il settore del noleggio veicoli continua a crescere nel nostro Paese: rappresenta stabilmente il 30% delle immatricolazioni nazionali, con una quota in aumento di veicoli green; il 33% delle nuove vetture elettriche ed il 53% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio; la flotta di auto e veicoli commerciali leggeri ha raggiunto 1,3 milioni di unità. Ma l'attesa degli incentivi annunciati dal Governo ha frenato negli ultimi mesi gli ordini e le nuove immatricolazioni. Per una vera transizione ecologica del parco circolante, il nostro Paese non ha alternative a rivedere la fiscalità sull'auto, allineandola a quella degli altri Paesi europei.**

Sono questi i principali dati e spunti emersi dalla presentazione della 23esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

In un mercato dell'auto in graduale ripresa nel 2023 (+19% vs 2022), ma ancora distante dal pre-pandemia (-20% vs 2019), il settore del noleggio veicoli ha continuato a marciare a velocità elevata, raggiungendo un giro d'affari di 14 mld di €, una flotta di 1,3 milioni di veicoli in circolazione, toccando il record di immatricolazioni (tra auto e veicoli commerciali leggeri), con oltre 525.000 unità, pari a circa il 30% dell'intero mercato italiano e a un valore complessivo di acquisti di 15 mld di euro.

Superata la fase post pandemica e la successiva crisi dei chip, il 2023 del noleggio a breve termine ha registrato tutti indicatori in crescita: il fatturato è ormai vicino a 1,5 mld di €, i noleggi sono stati 4,3 milioni (+18%), per un totale di 36 milioni di giornate di noleggio (+14%). Il rent-a-car sta quindi gradualmente recuperando quanto perso negli scorsi anni, anche se rispetto al 2019 manca ancora all'appello quasi 1 cliente su 5. Anche le immatricolazioni sono cresciute (+8%), portando a un significativo sviluppo della flotta complessiva che ha raggiunto le 137mila unità (+12%). A conferma di una domanda turistica (anche estera) in forte aumento, 6 noleggi su 10 avvengono all'interno degli aeroporti; a fronte di una crescita complessiva, si contrae il canale dei noleggi effettuati tramite intermediari e broker (-3,5%).

Il noleggio a lungo termine ha proseguito anche nello scorso anno la propria crescita e penetrazione su aziende e privati, superando i 10,6 mld di € di fatturato complessivo (compreso quello da rivendita dell'usato), 1,2 milioni di veicoli in flotta (+8%) e registrando una crescita delle immatricolazioni del 23,6%, per una cifra record di 438mila auto e veicoli commerciali leggeri, 82mila dei quali ibridi "veri" (full o plug-in) o elettrici. A fine 2023 i servizi del long term hanno raggiunto 254.000 soggetti: 90.000 aziende, 3.000 PA e 161.000 privati (con e senza P.IVA) che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto.

Il settore dell'auto condivisa sta vivendo una nuova fase nel nostro Paese. Nel 2023 sono stati effettuati poco meno di 5 milioni di noleggi di vetture in sharing: -10% vs 2022 e quasi la metà dei circa 10 milioni del pre-pandemia. Resta stabile la flotta a 3.500 vetture, mentre cresce il numero di utenti che negli ultimi 6 mesi ha utilizzato questa formula, 300.000 (+4%). A Roma e Milano si concentra l'80% della flotta complessiva. Da rimarcare l'aumento delle durate dei noleggi (passati da 77 a 95 minuti), un trend che proietta l'offerta del comparto verso formule weekend o pluri-giornaliere.

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio ha registrato una nuova crescita che lo ha portato a rappresentare stabilmente la quota di incidenza del 31% sulle immatricolazioni nazionali. Il noleggio a breve termine, in vista di una stagione estiva che si preannuncia contraddistinta da un'elevata domanda, ha registrato indicatori positivi: fatturato (+7%), numero di noleggi (+5%), flotta (+3,5%). Boom delle immatricolazioni (+92%), che testimonia l'attesa per la stagione e una ritrovata e più nuova offerta di prodotto. Molto bene anche il lungo termine che ha visto crescere il giro d'affari (+14%) e la flotta (+8%). La nota dolente riguarda però le immatricolazioni, -15%. Un calo prodotto dall'effetto attesa dai nuovi incentivi annunciati a più riprese, già sul finire dello scorso anno, e che tardano ad entrare in vigore, lasciando alla finestra aziende e privati in attesa del rinnovo delle proprie auto.

*"Nel nostro Paese sta proseguendo la graduale transizione della mobilità di aziende e privati da un modello ancorato alla proprietà dell'auto a formule basate sull'uso", ha dichiarato il Presidente ANIASA - Alberto Viano, "Auspichiamo che quanto prima siano operativi i nuovi incentivi che vedono anche il noleggio tra i beneficiari al 100% e un potenziale interessante esperimento di noleggio a lungo termine sociale. Novità, queste, che confermano una nuova e più positiva visione del nostro settore anche da parte delle Istituzioni".*

*"L'accelerazione del ricambio del parco circolante nazionale non può che passare da una maggiore*

*diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. Per favorire questa transizione va colta l'opportunità offerta dalla Legge sulla Delega Fiscale e dalla prossima Legge di Bilancio per riequilibrare finalmente la fiscalità sull'auto aziendale: in Italia su un'auto di costo pari a 30.000 € le aziende possono 'scaricare' 3.615 €, contro i 25mila della Germania, i 23mila della Spagna e i 18mila di Francia e Regno Unito. Secondo nostre stime, un graduale riequilibrio verso tali valori, almeno sulle nuove vetture elettriche, porterebbe a una significativa diffusione di queste nel parco nazionale (circa 500.000 nuove vetture alla spina in tre anni), oltretutto con un ritorno sull'investimento per l'Erario del 50%. Senza contare i vantaggi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di sicurezza sulle nostre strade", ha concluso Viano.*

## Il panorama del noleggio auto in Italia: Analisi e tendenze del mercato

**Le dinamiche del mercato di noleggio auto in Italia, con focus su crescita, impatto economico e tendenze dei veicoli ibridi ed elettrici.**

Il mercato del **noleggio auto in Italia mostra segnali contrastanti**, riflettendo le complessità economiche e le trasformazioni nel settore automobilistico. Nonostante una crescita del 19% nelle vendite di auto nel 2023 rispetto al 2022, con 1.575.000 unità vendute contro 1.325.000, il settore non ha ancora raggiunto i livelli pre-COVID, mancando 350.000 unità rispetto al 2019 e ancor più lontano dal picco del 2007, quando furono vendute 2,5 milioni di auto. Secondo **Aniasa** e Bain & Company, questo divario di mercato potrebbe non essere colmato a breve.

### **Influenze economiche e preferenze veicolari**

La domanda di auto è influenzata dal calo del reddito medio reale e dall'aumento dei prezzi delle vetture. Inoltre, l'introduzione di normative europee più stringenti sulle emissioni ha favorito una crescita delle auto ibride, che nel 2023 hanno raggiunto il 42% del mercato, **principalmente attraverso modelli mild e full hybrid a benzina**. Contrariamente, la vendita di auto a gasolio è diminuita, mentre le auto elettriche rappresentano solo il 3% delle vendite nel primo trimestre del 2024.

Dopo aver superato la crisi dei microchip, il settore del noleggio ha visto un 2023 florido, con un giro d'affari di 14 miliardi di euro e un record di immatricolazioni. In particolare, il noleggio a lungo termine, tipicamente orientato verso le auto aziendali, ha registrato una crescita del 23,6% tra il 2022 e il 2023. Tuttavia, il primo trimestre del 2024 mostra una crescita più moderata (+5,46%) e un impatto negativo dei ritardi negli ecoincentivi (-7,98%), con le aziende in attesa **di nuovi sconti statali prima di rinnovare le flotte**.

### **Composizione delle flotte e preferenze**

**Le flotte aziendali sono dominate dalle auto a gasolio (52% del totale)**, sebbene in calo rispetto agli anni precedenti. Le auto ibride sono la seconda scelta più popolare, con un aumento del 6% rispetto al 2022, mentre le plug-in e le elettriche crescono lentamente, raggiungendo rispettivamente il 6,5% e il 4% del totale. Il noleggio a breve termine beneficia della ripresa del turismo post-pandemia, con una prevalenza di noleggi negli aeroporti.

Il mercato del noleggio auto in Italia si adatta a un panorama economico in evoluzione,

spostando gradualmente il focus verso veicoli più ecologici e sostenibili, nonostante le sfide poste dalla regolamentazione e dalle preferenze dei consumatori.

[Clicca qui per iscriverti al nostro canale Telegram](#)

[Clicca qui per mettere "mi piace" alla nostra pagina Facebook](#)

Riproduzione riservata © - **MM**

## Auto cinese, un fiume in piena: crescita in patria e lo sbarco in forze in Europa



In occasione della presentazione milanese del Rapporto **Aniasa** 2024, come d'abitudine incentrato sullo stato di salute del comparto del noleggio, la società di consulenza Bain & Company, che con **Aniasa** vanta una storica e proficua collaborazione, ha allargato il campo d'indagine inserendo le tematiche del renting nel più ampio contesto della mobilità complessiva per la quale si prospettano scenari che, in Italia come in Europa, propongono in pari misura opportunità e rischi. I risultati della ricerca, battezzata "Casa e Chiesa nel settore dell'auto", sono stati illustrati con le consuete competenza e chiarezza da Gianluca Di Loreto, che di Bain & Company è partner e responsabile automotive Italia.

**Il dato più incoraggiante, anche alla luce della sfida epocale** rappresentata dalla transizione energetica, è costituita dal crescente peso delle vetture ibride che nel primo trimestre 2024 sono salite al 42% delle vendite totali. Il rovescio della medaglia, che appare così un po' meno luccicante, riguarda il misero 3% rappresentato dai veicoli 100% elettrici, quota che fa del nostro mercato il fanalino di coda, assieme alla Spagna, nella corsa verso una mobilità priva di emissioni di CO2. Nonostante la crescita dell'ibrido, la sempre più diffusa tendenza – almeno tra chi non intende "tradire" la propulsione termica – a spostarsi dal diesel al benzina non sembra contribuire alla riduzione delle emissioni totali, che anzi le rilevazioni ufficiali indicano in aumento, forse perché gli alti prezzi delle auto nuove, il cui impatto ambientale è comunque ridotto da dotazioni tecnologiche più evolute, ne scoraggiano l'acquisto, innescando un evidente calo delle rottamazioni.

**Dalle analisi di Bain & Company emerge anche che il mito dell'auto elettrica come cittadina**

ideale sembra destinato a restare tale, soprattutto nelle grandi aree metropolitane italiane dove solo un'auto compatta su 50 è "full electric", mentre tra le vetture di maggiori dimensioni chi decide di sposare l'elettrificazione sembra preferire l'ibrido plug-in. Comunque sia, nel canale privati l'insieme delle propulsioni "alla spina" supera a fatica il 4% delle vendite totali, mentre viaggiano a velocità più sostenuta nel mondo delle flotte e del noleggio. Anche in Europa, comunque, la corsa alle vetture a elettroni rallenta ovunque, ma soprattutto in Germania per il blocco degli incentivi. Incentivi di cui in Italia si parla anche troppo, ma dei quali si continua a non vedere neppure l'ombra, creando di fatto un'incertezza che pesa sulle diffusioni dell'auto "pulita".

**Nel ricordare come si stia assistendo a una ripresa**, seppur limitata, delle immatricolazioni "km zero" (trend che, se confermato, potrebbe avere comportare rischi per gli operatori), Di Loreto ha concluso con l'analisi del mercato globale, la cui geopolitica è in fase di rapido cambiamento soprattutto per l'evoluzione cinese: nel 2019 i brand locali detenevano solo il 27% dell'enorme mercato racchiuso entro la Grande Muraglia, lasciando il 42% ai marchi europei. A soli quattro anni di distanza la situazione si è capovolta: gli europei hanno perso 10 punti percentuali, quelli locali ne hanno guadagnati 16. E puntano con grande determinazione sul Vecchio Continente, dove entro il 2030 potrebbero conquistare uno share non inferiore al 7% del mercato. Dato che potrebbe avere un impatto significativo sui Paesi più propensi all'import di veicoli come Italia, Regno Unito e Francia.

## Che quota avranno i Marchi auto cinesi in Europa?



**Auto cinesi, che futuro avranno in Europa?** Lo scorso anno il mercato italiano dell'automobile ha mostrato segnali incoraggianti di ripresa, registrando un aumento significativo del 19%.

Una **boccata d'ossigeno** per il settore, ben lontano dai livelli pre-pandemici (-300.000 vetture vs 2019) e ancora in cerca di un nuovo equilibrio. Un dato incoraggiante è rappresentato dall'aumento delle vetture ibride: 42% del mercato.

**La trasformazione del panorama automobilistico** italiano è evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina. Il canale del noleggio raggiunge un nuovo record storico, avvicinandosi ai livelli degli altri Paesi d'Europa.

### **Ecco i cinesi**

L'arrivo dei marchi **cinesi** sul mercato europeo potrebbe rappresentare un'ulteriore incognita, con una quota di mercato prevista del 7% (o anche superiore, in funzione della capacità dei brand cinesi di approdare con modelli di segmento più basso a prezzi competitivi) entro il 2030, a potenziale discapito soprattutto di Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia (importatori netti di auto).



Sono queste le principali evidenze del nuovo studio condotto da **ANIASA** e Bain & Company “**Casa e Chiesa nel settore dell’auto**”, l’indagine annuale sulla mobilità degli italiani presentata oggi nel corso di un evento a Milano, che ha evidenziato come il settore automotive sia destinato a cambiare molto più di quanto non abbia fatto negli ultimi decenni.

### **Quasi la metà del mercato è ormai...a trazione alternativa**

**Il 2023 ha registrato un ulteriore aumento delle vetture ibride**, salite ormai al 42% (rispetto al 3% delle BEV) del mercato, nel primo trimestre del 2024. Tuttavia, questo aumento non è sufficiente a risolvere il problema delle emissioni di CO<sub>2</sub>, che rimane tema critico nell’attuale panorama automobilistico. Il declino delle vendite di vetture diesel, accompagnato da un aumento delle emissioni totali, solleva ulteriori interrogativi sulle strategie di transizione del settore. Questa tendenza può essere spiegata sia con le minori rottamazioni delle vetture obsolete, sia con le preferenze per veicoli a benzina o mild hybrid.

### **Piccole elettriche per la città? Non proprio**

**La trasformazione del panorama automobilistico italiano** appare evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori nelle diverse dimensioni delle città, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina, anche nelle metropoli più grandi. Solo 1 compatta su 50 è BEV, mentre tra le vetture medio-grandi avanza il plug-in hybrid.

**Guardando all’Europa**, ormai le «curve di crescita» del BEV si sono appiattite ovunque, soprattutto in Germania, anche a causa del blocco degli incentivi. Il declino delle vendite di

vetture diesel e il contemporaneo aumento delle emissioni totali sollevano interrogativi importanti sulle strategie di transizione del settore. È evidente che il mercato sta mostrando una preferenza crescente per veicoli a benzina o mild hybrid, ma è altrettanto chiaro che occorre un'impostazione più decisa verso la sostenibilità.

## **Il Centro Italia batte il Nord sulle elettriche. Continua a “vincere” il noleggio**

Il ritardo nell'implementazione degli incentivi del Governo ha impattato sulle vendite di veicoli elettrificati nel primo trimestre 2024, con una concentrazione maggiore nel Centro Italia (che supera il Sud sia sulle elettriche, che sulle ibride plug-in) rispetto al Nord. Come già confermato negli anni scorsi, le vetture elettrificate (BEV+PHEV) fanno ancora fatica nel canale Privati, dove superano di poco il 4%.

**La quota inferiore nel canale privati** dimostra il ruolo chiave delle flotte e dei noleggi nella diffusione delle alimentazioni più sostenibili anche per il pubblico di «massa». In questo clima di incertezza, infatti, chi vince è il canale del noleggio, che tocca un nuovo record storico, con una penetrazione lo scorso anno del 29% sul totale immatricolazioni.

## **Tornano a crescere le Km0, sintomo di un mercato in affanno?**

**La ripresa, seppur limitata**, delle vendite di vetture “Km0” suggerisce che il mercato automobilistico sta ancora affrontando sfide significative. La quota di immatricolato “Km0” a fine 2023 ha superato il 10%. Con il 2023 si è infatti invertito l'ordine dei fattori: ora la domanda è tornata ad essere potenzialmente inferiore all'offerta, con conseguenze pericolose per gli operatori. L'inversione del trend sta portando già in alcuni casi ad una riduzione dei prezzi e l'Europa sta già sperimentando una stabilizzazione nella crescita delle vendite di veicoli elettrici, soprattutto a causa della diminuzione degli incentivi.

## **I cinesi. La nuova fase della geopolitica dell'auto**

**L'attuale situazione in Europa** è solo una piccola parte di un quadro più ampio: stiamo entrando in una nuova era della geopolitica dell'auto. Nel 2019, il 42% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre solo il 27% era di brand locali. Tuttavia, nel 2023, la situazione è cambiata radicalmente: solo il 32% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre ben il 43% proveniva da marchi locali.

**La Cina si è ripresa il proprio mercato.** Questo segna un importante spostamento di equilibri, stiamo assistendo all'ingresso di nuovi attori sul mercato globale dell'automobile.

In particolare, l'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe avviare una nuova fase. Si prevede che entro il 2030 essi acquisiranno una quota di mercato di almeno il 7% (o più), con un impatto significativo su Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia, che si trovano tra i principali importatori di veicoli.

*“I dati fotografano con chiarezza come sempre più italiani, complice l'incertezza relativa*

all'alimentazione da scegliere e le limitate capacità di spesa a fronte di listi in continuo aumento, preferiscano prendere una vettura a noleggio, anziché acquistarla", ha commentato il Presidente **ANIASA** - **Alberto Viano** a margine della presentazione, "Una scelta che consente agli automobilisti di scaricare il rischio tecnologico del veicolo sugli operatori di noleggio e di accedere, a canoni mensili più contenuti, a vetture green altrimenti difficili da comprare. Questo trend, solo rallentato dall'effetto annuncio degli incentivi negli ultimi mesi, è destinato a consolidarsi ulteriormente nei prossimi anni".



*"In questo contesto, l'emergere di nuovi attori nel mercato automobilistico globale invita all'attenzione l'Europa, Italia compresa, ma presenta anche opportunità di collaborazione e innovazione. Tuttavia, le normative sempre più rigorose, specialmente sulle emissioni, richiedono un'adeguata preparazione e investimenti da parte delle case automobilistiche europee. È importante tenere conto seriamente delle preferenze dei consumatori e adattarsi ai cambiamenti nelle loro abitudini di acquisto per tutelare la competitività nel mercato globale, mantenendo l'attenzione sulla sostenibilità ambientale del settore, ma anche su quella economica", conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile automotive Italia di Bain & Company.*

**Leggi ora; le news motori**

Ultima modifica: 11 Maggio 2024

## Noleggio auto da record, ma pesano i ritardi sugli incentivi



Il rapporto **Aniasa** fotografa l'andamento attuale del mondo delle auto nella Penisola. Crescono vendite e noleggi, in calo le vetture elettriche. Riflessioni sull'avvento dei marchi cinesi e sull'Ecobonus

Ci sono i **dati da record** fatti registrare dal settore del **noleggio** nel corso del 2023 (ma il 2022 sconta i ritardi nelle consegne a causa delle carenze di microchip e materie prime), i numeri incoraggianti, in vista di una possibile ripresa, di un **mercato nazionale** che, tuttavia, resta ancora ben lontano dal periodo pre-pandemia, le tendenze sulle vetture preferite dagli italiani, con particolare riferimento alle motorizzazioni attualmente in commercio, e le incognite legate a un'ipotetica **offensiva dei marchi cinesi** nel Vecchio Continente al centro dello studio condotto da **Aniasa** e **Bain & Company** Casa e Chiesa nel settore dell'auto, l'indagine annuale sulla mobilità degli italiani. Oltre ad aver analizzato i temi principali e le statistiche inserite all'interno del tradizionale rapporto che fotografa l'andamento attuale del mondo delle auto nella Penisola, nel corso dell'evento **Alberto Viano**, presidente di **Aniasa**, e **Gianluca Di Loreto**, partner e responsabile automotive Italia di Bain & Company, si sono soffermati sulla situazione relativa agli **incentivi statali** in Italia e in Europa, mettendo a fuoco anche alcune criticità che stanno condizionando l'andamento delle vendite.

## ibride in ascesa, in calo il diesel

—

Il saldo, negativo, rispetto al 2019 è di **300 mila vetture**, anche se i numeri parlano di un **+19%** in termini di vendite (con **1.566.448 auto nuove immatricolate**, ndr) riscontrato al 31 dicembre 2023 e di una netta crescita delle vetture ibride, che rappresentano il **42%** del mercato. Secondo i dati forniti dall'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital, **quasi una vettura su due è elettrificata**, a differenza dei veicoli a batteria che rappresentano appena il **3%** del mercato, mentre gli italiani confermano la propria preferenza per i motori termici alimentati a benzina o con un diesel in netta flessione.

## elettriche (ancora) auto ideali per la città?

—

Con la pubblicazione del rapporto 2023, **Aniasa** e Bain & Company tracciano un quadro per certi versi inedito sulla presenza delle vetture elettriche nel panorama nazionale. Detto di una chiara tendenza verso i motori diesel e benzina anche nelle metropoli più grandi, dove le auto elettrificate (in particolare le plu-in hybrid) si prendono la scena e solamente un modello su cinquanta è a batteria, nel corso della presentazione **Gianluca Di Loreto** ha evidenziato un sostanziale equilibrio a proposito della presenza di veicoli elettrici nelle grandi città e nei centri meno popolosi, con le curve di crescita di questo segmento che si sono appiattite un po' ovunque in tutta Europa. Un esempio concreto, in tal senso, è rappresentato dalla Germania, anche a causa del blocco degli incentivi, ma non si tratta di un caso isolato.

## noleggio fra record e strategie

—

In un clima di grande incertezza, il **canale del noleggio** continua a macinare numeri da record, con una penetrazione del **29%** sul totale immatricolazioni del 2023. Un risultato positivo per gli addetti ai lavori del settore che, tuttavia, si scontra con una strategia di progressiva diminuzione delle attività presenti nelle città da parte delle aziende specializzate nel car sharing. Eccezion fatta per **Milano** e **Roma**, infatti, i dati raccolti e pubblicati nel rapporto targato **Aniasa** e Bain & Company evidenziano un calo nella disponibilità e nel servizio stesso in tutte le altre realtà metropolitane della Penisola.

## marchi cinesi, offensiva sul mercato europeo

—

C'è anche l'Italia, insieme al Regno Unito e alla Francia, tra i Paesi che, secondo le previsioni, potrebbero subire un impatto maggiore dall'**offensiva sul mercato europeo** da parte dei

**marchi automobilistici cinesi.** Si prevede che quest'ultimi possano raggiungere una quota di mercato di almeno il **7%** entro il **2030**, con questi brand (o, quantomeno, una parte di essi) che si sono già ripresi il proprio mercato nazionale, visto che nel 2023 il **43% dei veicoli venduti in Cina** viene prodotto e commercializzato da un marchio locale, contro il **27%** fatto registrare alla fine del 2019.

Scopri Gazzetta Adventure-Tribala, il nuovo portale di Gazzetta per prenotare viaggi di gruppo Motori con avventure indimenticabili nel mondo

## incentivi e geopolitica

—

"Gli **incentivi** andrebbero applicati e non annunciati, possibilmente basando la strategia non più su cadenza annuale, ma a lungo termine, sui cinque anni". In coda all'evento, **Alberto Viano**, presidente di **Aniasa**, ha affrontato un tema di stretta attualità particolarmente discusso negli ultimi tempi. Un appello che fa il paio con le considerazioni già espresse dagli alti rappresentanti dell'associazione a fine aprile, a testimonianza di un certo pessimismo sulle possibilità di recuperare in tempi ragionevoli una parte del forte ritardo accumulato nelle settimane successive all'annuncio, datato **1° febbraio 2024**, di **Adolfo Urso**, ministro delle Imprese e del Made in Italy, al tavolo automotive. "I dati fotografano con chiarezza come sempre più italiani, complice l'incertezza relativa all'alimentazione da scegliere e le limitate capacità di spesa a fronte di listini in continuo aumento, preferiscano prendere una vettura a noleggio, anziché acquistarla - **ha aggiunto Viano** - Una scelta che consente agli automobilisti di scaricare il rischio tecnologico del veicolo sugli operatori di noleggio e di accedere, a canoni mensili più contenuti, a vetture green altrimenti difficili da comprare. Questo trend, solo rallentato dall'effetto annuncio degli incentivi negli ultimi mesi, è destinato a consolidarsi ulteriormente nei prossimi anni".

## L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato auto europeo - Time Magazine



Lo scorso anno il mercato italiano dell'automobile ha mostrato segnali incoraggianti di ripresa, registrando un aumento significativo del 19%. Una boccata d'ossigeno per il settore, ben lontano dai livelli pre-pandemici (-300.000 vetture vs 2019) e ancora in cerca di un nuovo equilibrio. Un dato incoraggiante è rappresentato dall'aumento delle vetture ibride: 42% del mercato. La trasformazione del panorama automobilistico italiano è evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina. Il canale del noleggio raggiunge un nuovo record storico, avvicinandosi ai livelli degli altri Paesi d'Europa. L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe rappresentare un'ulteriore incognita, con una quota di mercato prevista del 7% (o anche superiore, in funzione della capacità dei brand cinesi di approdare con modelli di segmento più basso a prezzi competitivi) entro il 2030, a potenziale discapito soprattutto di Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia (importatori netti di auto).

Sono queste le principali evidenze del nuovo studio condotto da **ANIASA** e Bain & Company "Casa e Chiesa nel settore dell'auto", l'indagine annuale sulla mobilità degli italiani presentata oggi nel corso di un evento a Milano, che ha evidenziato come il settore automotive sia destinato a cambiare molto più di quanto non abbia fatto negli ultimi decenni.

Il 2023 ha registrato un ulteriore aumento delle vetture ibride, salite ormai al 42% (rispetto al

3% delle BEV) del mercato, nel primo trimestre del 2024. Tuttavia, questo aumento non è sufficiente a risolvere il problema delle emissioni di CO<sub>2</sub>, che rimane tema critico nell'attuale panorama automobilistico. Il declino delle vendite di vetture diesel, accompagnato da un aumento delle emissioni totali, solleva ulteriori interrogativi sulle strategie di transizione del settore. Questa tendenza può essere spiegata sia con le minori rottamazioni delle vetture obsolete, sia con le preferenze per veicoli a benzina o mild hybrid.

La trasformazione del panorama automobilistico italiano appare evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori nelle diverse dimensioni delle città, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina, anche nelle metropoli più grandi. Solo **1 compatta su 50 è BEV**, mentre tra le vetture medio-grandi avanza il plug-in hybrid. Guardando all'Europa, ormai **le «curve di crescita» del BEV si sono appiattite ovunque, soprattutto in Germania**, anche a causa del blocco degli incentivi. Il declino delle vendite di vetture diesel e il contemporaneo aumento delle emissioni totali sollevano interrogativi importanti sulle strategie di transizione del settore. È evidente che il mercato sta mostrando una preferenza crescente per veicoli a benzina o mild hybrid, ma è altrettanto chiaro che occorre un'impostazione più decisa verso la sostenibilità.

Il ritardo nell'implementazione degli incentivi del Governo ha impattato sulle vendite di veicoli elettrificati nel primo trimestre 2024, con una concentrazione maggiore nel Centro Italia (che supera il Sud sia sulle elettriche, che sulle ibride plug-in) rispetto al Nord. Come già confermato negli anni scorsi, le vetture elettrificate (BEV+PHEV) fanno ancora fatica nel canale Privati, dove superano di poco il 4%. La quota inferiore nel canale privati dimostra il ruolo chiave delle flotte e dei noleggi nella diffusione delle alimentazioni più sostenibili anche per il pubblico di «massa». In questo clima di incertezza, infatti, chi vince è il canale del noleggio, che tocca un nuovo record storico, con una penetrazione lo scorso anno del 29% sul totale immatricolazioni.

La ripresa, seppur limitata, delle vendite di vetture "Km0" suggerisce che il mercato automobilistico sta ancora affrontando sfide significative. La quota di immatricolato "Km0" a fine 2023 ha superato il 10%. Con il 2023 si è infatti invertito l'ordine dei fattori: ora **la domanda è tornata ad essere potenzialmente inferiore all'offerta**, con conseguenze pericolose per gli operatori. L'inversione del trend sta portando già in alcuni casi ad una riduzione dei prezzi e l'Europa sta già sperimentando una stabilizzazione nella crescita delle vendite di veicoli elettrici, soprattutto a causa della diminuzione degli incentivi.

L'attuale situazione in Europa è solo una piccola parte di un quadro più ampio: stiamo entrando in una nuova era della geopolitica dell'auto. Nel 2019, il 42% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre solo il 27% era di brand locali. Tuttavia, nel 2023, la situazione è cambiata radicalmente: solo il 32% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre ben il 43% proveniva da marchi locali. La Cina si è ripresa il proprio mercato. Questo segna un importante spostamento di equilibri, stiamo assistendo all'ingresso di nuovi attori sul mercato globale dell'automobile. In particolare, l'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe avviare una nuova fase. Si prevede che entro il 2030 essi acquisiranno una quota di mercato di almeno il 7% (o più), con un impatto significativo su

Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia, che si trovano tra i principali importatori di veicoli.

*“I dati fotografano con chiarezza come sempre più italiani, complice l'incertezza relativa all'alimentazione da scegliere e le limitate capacità di spesa a fronte di listi in continuo aumento, preferiscano prendere una vettura a noleggio, anziché acquistarla”, ha commentato il Presidente ANIASA – Alberto Viano a margine della presentazione, “Una scelta che consente agli automobilisti di scaricare il rischio tecnologico del veicolo sugli operatori di noleggio e di accedere, a canoni mensili più contenuti, a vetture green altrimenti difficili da comprare. Questo trend, solo rallentato dall'effetto annuncio degli incentivi negli ultimi mesi, è destinato a consolidarsi ulteriormente nei prossimi anni”.*

*“In questo contesto, l'emergere di nuovi attori nel mercato automobilistico globale invita all'attenzione l'Europa, Italia compresa, ma presenta anche opportunità di collaborazione e innovazione. Tuttavia, le normative sempre più rigorose, specialmente sulle emissioni, richiedono un'adeguata preparazione e investimenti da parte delle case automobilistiche europee. È importante tenere conto seriamente delle preferenze dei consumatori e adattarsi ai cambiamenti nelle loro abitudini di acquisto per tutelare la competitività nel mercato globale, mantenendo l'attenzione sulla sostenibilità ambientale del settore, ma anche su quella economica”, conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile automotive Italia di Bain & Company.*

## Avanza la mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese...in attesa dei nuovi incentivi

# L'ECO DI BERGAMO

Il settore del noleggio veicoli continua a crescere nel nostro Paese: rappresenta stabilmente il 30% delle immatricolazioni nazionali, con una quota in aumento di veicoli green; il 33% delle nuove vetture elettriche ed il 53% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio; la flotta di auto e veicoli commerciali leggeri ha raggiunto 1,3 milioni di unità. Ma l'attesa degli incentivi annunciati dal Governo ha frenato negli ultimi mesi gli ordini e le nuove immatricolazioni. Per una vera transizione ecologica del parco circolante, il nostro Paese non ha alternative a rivedere la fiscalità sull'auto, allineandola a quella degli altri Paesi europei. Sono questi i principali dati e spunti emersi dalla presentazione della 23esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

In un mercato dell'auto in graduale ripresa nel 2023 (+19% vs 2022), ma ancora distante dal pre-pandemia (-20% vs 2019), il settore del noleggio veicoli ha continuato a marciare a velocità elevata, raggiungendo un giro d'affari di 14 mld di €, una flotta di 1,3 milioni di veicoli in circolazione, toccando il record di immatricolazioni (tra auto e veicoli commerciali leggeri), con oltre 525.000 unità, pari a circa il 30% dell'intero mercato italiano e a un valore complessivo di acquisti di 15 mld di euro.

### Breve termine in salute

Superata la fase post pandemica e la successiva crisi dei chip, il 2023 del noleggio a breve termine ha registrato tutti indicatori in crescita: il fatturato è ormai vicino a 1,5 mld di €, i noleggi sono stati 4,3 milioni (+18%), per un totale di 36 milioni di giornate di noleggio (+14%). Il rent-a-car sta quindi gradualmente recuperando quanto perso negli scorsi anni, anche se rispetto al 2019 manca ancora all'appello quasi 1 cliente su 5. Anche le immatricolazioni sono cresciute (+8%), portando a un significativo sviluppo della flotta complessiva che ha raggiunto le 137mila unità (+12%). A conferma di una domanda turistica (anche estera) in forte aumento, 6 noleggi su 10 avvengono all'interno degli aeroporti; a fronte di una crescita complessiva, si contrae il canale dei noleggi effettuati tramite intermediari e broker (-3,5%).

### Nuovo boom del noleggio a lungo termine

Il noleggio a lungo termine ha proseguito anche nello scorso anno la propria crescita e penetrazione su aziende e privati, superando i 10,6 mld di € di fatturato complessivo (compreso quello da rivendita dell'usato), 1,2 milioni di veicoli in flotta (+8%) e registrando

una crescita delle immatricolazioni del 23,6%, per una cifra record di 438mila auto e veicoli commerciali leggeri, 82mila dei quali ibridi “veri” (full o plug-in) o elettrici. A fine 2023 i servizi del long term hanno raggiunto 254.000 soggetti: 90.000 aziende, 3.000 PA e 161.000 privati (con e senza P.IVA) che hanno scelto di rinunciare all’acquisto dell’auto.

Il car sharing si fa...”lungo”

Il settore dell’auto condivisa sta vivendo una nuova fase nel nostro Paese. Nel 2023 sono stati effettuati poco meno di 5 milioni di noleggi di vetture in sharing: -10% vs 2022 e quasi la metà dei circa 10 milioni del pre-pandemia. Resta stabile la flotta a 3.500 vetture, mentre cresce il numero di utenti che negli ultimi 6 mesi ha utilizzato questa formula, 300.000 (+4%). A Roma e Milano si concentra l’80% della flotta complessiva. Da rimarcare l’aumento delle durate dei noleggi (passati da 77 a 95 minuti), un trend che proietta l’offerta del comparto verso formule weekend o pluri-giornaliere.

Il primo trimestre 2024 del noleggio veicoli

Nel primo trimestre dell’anno in corso, il noleggio ha registrato una nuova crescita che lo ha portato a rappresentare stabilmente la quota di incidenza del 31% sulle immatricolazioni nazionali.

Il noleggio a breve termine, in vista di una stagione estiva che si preannuncia contraddistinta da un’elevata domanda, ha registrato indicatori positivi: fatturato (+7%), numero di noleggi (+5%), flotta (+3,5%). Boom delle immatricolazioni (+92%), che testimonia l’attesa per la stagione e una ritrovata e più nuova offerta di prodotto. Molto bene anche il lungo termine che ha visto crescere il giro d’affari (+14%) e la flotta (+8%). La nota dolente riguarda però le immatricolazioni, -15%. Un calo prodotto dall’effetto atteso dai nuovi incentivi annunciati a più riprese, già sul finire dello scorso anno, e che tardano ad entrare in vigore, lasciando alla finestra aziende e privati in attesa del rinnovo delle proprie auto.

“Nel nostro Paese sta proseguendo la graduale transizione della mobilità di aziende e privati da un modello ancorato alla proprietà dell’auto a formule basate sull’uso”, ha dichiarato il Presidente **ANIASA** - Alberto Viano, “Auspichiamo che quanto prima siano operativi i nuovi incentivi che vedono anche il noleggio tra i beneficiari al 100% e un potenziale interessante esperimento di noleggio a lungo termine sociale. Novità, queste, che confermano una nuova e più positiva visione del nostro settore anche da parte delle Istituzioni”.

“L’accelerazione del ricambio del parco circolante nazionale non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità pay-per-use. Per favorire questa transizione va colta l’opportunità offerta dalla Legge sulla Delega Fiscale e dalla prossima Legge di Bilancio per riequilibrare finalmente la fiscalità sull’auto aziendale: in Italia su un’auto di costo pari a 30.000 € le aziende possono ‘scaricare’ 3.615 €, contro i 25mila della Germania, i 23mila della Spagna e i 18mila di Francia e Regno Unito. Secondo nostre stime, un graduale riequilibrio verso tali valori, almeno sulle nuove vetture elettriche, porterebbe a una significativa diffusione di queste nel parco nazionale (circa 500.000 nuove vetture alla spina in tre anni), oltretutto con un ritorno sull’investimento per l’Erario del 50%. Senza contare i vantaggi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e di sicurezza sulle nostre strade”, ha concluso Viano.

La responsabilità editoriale e i contenuti di cui al presente comunicato stampa sono a cura di Motori **ANIASA**

## L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo conquisterà almeno il 7% di quota al 2030

# L'ECO DI BERGAMO

Lo scorso anno il mercato italiano dell'automobile ha mostrato segnali incoraggianti di ripresa, registrando un aumento significativo del 19%. Una boccata d'ossigeno per il settore, ben lontano dai livelli pre-pandemici (-300.000 vetture vs 2019) e ancora in cerca di un nuovo equilibrio. Un dato incoraggiante è rappresentato dall'aumento delle vetture ibride: 42% del mercato. La trasformazione del panorama automobilistico italiano è evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina. Il canale del noleggio raggiunge un nuovo record storico, avvicinandosi ai livelli degli altri Paesi d'Europa. L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe rappresentare un'ulteriore incognita, con una quota di mercato prevista del 7% (o anche superiore, in funzione della capacità dei brand cinesi di approdare con modelli di segmento più basso a prezzi competitivi) entro il 2030, a potenziale discapito soprattutto di Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia (importatori netti di auto).

Sono queste le principali evidenze del nuovo studio condotto da **ANIASA** e Bain & Company "Casa e Chiesa nel settore dell'auto", l'indagine annuale sulla mobilità degli italiani presentata oggi nel corso di un evento a Milano, che ha evidenziato come il settore automotive sia destinato a cambiare molto più di quanto non abbia fatto negli ultimi decenni.

Quasi la metà del mercato è ormai...a trazione alternativa

Il 2023 ha registrato un ulteriore aumento delle vetture ibride, salite ormai al 42% (rispetto al 3% delle BEV) del mercato, nel primo trimestre del 2024. Tuttavia, questo aumento non è sufficiente a risolvere il problema delle emissioni di CO<sub>2</sub>, che rimane tema critico nell'attuale panorama automobilistico. Il declino delle vendite di vetture diesel, accompagnato da un aumento delle emissioni totali, solleva ulteriori interrogativi sulle strategie di transizione del settore. Questa tendenza può essere spiegata sia con le minori rottamazioni delle vetture obsolete, sia con le preferenze per veicoli a benzina o mild hybrid.

Piccole elettriche per la città? Non proprio

La trasformazione del panorama automobilistico italiano appare evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori nelle diverse dimensioni delle città, con una chiara tendenza dal diesel alla benzina, anche nelle metropoli più grandi. Solo 1 compatta su 50 è BEV, mentre tra le vetture medio-grandi avanza il plug-in hybrid. Guardando all'Europa, ormai le «curve di crescita» del BEV si sono appiattite ovunque, soprattutto in Germania, anche a causa del

blocco degli incentivi. Il declino delle vendite di vetture diesel e il contemporaneo aumento delle emissioni totali sollevano interrogativi importanti sulle strategie di transizione del settore. È evidente che il mercato sta mostrando una preferenza crescente per veicoli a benzina o mild hybrid, ma è altrettanto chiaro che occorre un'impostazione più decisa verso la sostenibilità.

**Il Centro Italia batte il Nord sulle elettriche. Continua a "vincere" il noleggio**

Il ritardo nell'implementazione degli incentivi del Governo ha impattato sulle vendite di veicoli elettrificati nel primo trimestre 2024, con una concentrazione maggiore nel Centro Italia (che supera il Sud sia sulle elettriche, che sulle ibride plug-in) rispetto al Nord. Come già confermato negli anni scorsi, le vetture elettrificate (BEV+PHEV) fanno ancora fatica nel canale Privati, dove superano di poco il 4%. La quota inferiore nel canale privati dimostra il ruolo chiave delle flotte e dei noleggi nella diffusione delle alimentazioni più sostenibili anche per il pubblico di «massa». In questo clima di incertezza, infatti, chi vince è il canale del noleggio, che tocca un nuovo record storico, con una penetrazione lo scorso anno del 29% sul totale immatricolazioni.

**Tornano a crescere le Km0, sintomo di un mercato in affanno?**

La ripresa, seppur limitata, delle vendite di vetture "Km0" suggerisce che il mercato automobilistico sta ancora affrontando sfide significative. La quota di immatricolato "Km0" a fine 2023 ha superato il 10%. Con il 2023 si è infatti invertito l'ordine dei fattori: ora la domanda è tornata ad essere potenzialmente inferiore all'offerta, con conseguenze pericolose per gli operatori. L'inversione del trend sta portando già in alcuni casi ad una riduzione dei prezzi e l'Europa sta già sperimentando una stabilizzazione nella crescita delle vendite di veicoli elettrici, soprattutto a causa della diminuzione degli incentivi.

**La nuova fase della geopolitica dell'auto**

L'attuale situazione in Europa è solo una piccola parte di un quadro più ampio: stiamo entrando in una nuova era della geopolitica dell'auto. Nel 2019, il 42% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre solo il 27% era di brand locali. Tuttavia, nel 2023, la situazione è cambiata radicalmente: solo il 32% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre ben il 43% proveniva da marchi locali. La Cina si è ripresa il proprio mercato. Questo segna un importante spostamento di equilibri, stiamo assistendo all'ingresso di nuovi attori sul mercato globale dell'automobile. In particolare, l'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe avviare una nuova fase. Si prevede che entro il 2030 essi acquisiranno una quota di mercato di almeno il 7% (o più), con un impatto significativo su Paesi come l'Italia, il Regno Unito e la Francia, che si trovano tra i principali importatori di veicoli.

“I dati fotografano con chiarezza come sempre più italiani, complice l'incertezza relativa all'alimentazione da scegliere e le limitate capacità di spesa a fronte di listi in continuo aumento, preferiscano prendere una vettura a noleggio, anziché acquistarla”, ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione, “Una scelta che consente agli automobilisti di scaricare il rischio tecnologico del veicolo sugli operatori di noleggio e di accedere, a canoni mensili più contenuti, a vetture green altrimenti difficili da comprare. Questo trend, solo rallentato dall'effetto annuncio degli incentivi negli ultimi mesi,

è destinato a consolidarsi ulteriormente nei prossimi anni”.

“In questo contesto, l'emergere di nuovi attori nel mercato automobilistico globale invita all'attenzione l'Europa, Italia compresa, ma presenta anche opportunità di collaborazione e innovazione. Tuttavia, le normative sempre più rigorose, specialmente sulle emissioni, richiedono un'adeguata preparazione e investimenti da parte delle case automobilistiche europee. È importante tenere conto seriamente delle preferenze dei consumatori e adattarsi ai cambiamenti nelle loro abitudini di acquisto per tutelare la competitività nel mercato globale, mantenendo l'attenzione sulla sostenibilità ambientale del settore, ma anche su quella economica”, conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile automotive Italia di Bain & Company.

La responsabilità editoriale e i contenuti di cui al presente comunicato stampa sono a cura di Motori **ANIASA**