

**EDITORIALE**di **Vincenzo Conte**
Direttore Responsabile

Finalmente gli incentivi... e poi?

Lo scorso giugno sono finalmente arrivati i tanto attesi incentivi al mercato automobilistico, incentivi che interessavano in maniera particolare anche le flotte e le società di noleggio, messe nelle condizioni, per la prima volta, di poter usufruire al 100% dei bonus previsti. E in effetti il mercato è stato profondamente scosso da questi provvedimenti, tanto che i bonus previsti per la categoria di auto più ecologiche sono andati esauriti in meno di 24 ore. Qualcuno ha pensato che ci potessero essere state delle irregolarità, ma il Ministero delle Imprese e del Made in Italy ha diramato tempestivamente una nota stampa in cui sostiene che non ci sono state "anomalie significative" nelle prenotazioni dei bonus. "Il boom dal 3 giugno per la prenotazione degli incentivi per le auto elettriche – sostiene Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor - è dovuto soprattutto all'entità dell'incentivo che arriva fino a 13.750 euro, più della metà del prezzo delle elettriche più economiche. C'è però un aspetto da chiarire. Gli incentivi definitivi per le elettriche riguardavano in effetti tutte le vetture con emissioni da 0 a 20 grammi di CO2 al chilometro. Fino a qualche tempo fa in questa classe vi erano solo le auto elettriche, che hanno emissioni zero, ma recentemente sono state lanciate alcune vetture ibride plug-in che hanno emissioni di 19 grammi di CO2 al chilometro e che quindi rientrano nella classe in cui fino a poco tempo fa vi erano solo le elettriche. Per capire cosa è effettivamente successo bisognerebbe che il Ministero pubblicasse l'elenco dei modelli per i quali sono stati prenotati gli incentivi per le auto con emissioni

di CO2 fino a 20 gr/km. La presenza di ibride plug-in in questo elenco potrebbe spiegare anche il modesto numero di prenotazioni che sono state fatte per le auto ibride (emissioni da 21 a 65 grammi di CO2 al chilometro)". C'è chi dice che questi incentivi apriranno definitivamente le porte del mercato italiano ai costruttori cinesi. "Date le scelte di chi ci ha governato nell'Unione Europea - continua Gian Primo Quagliano - una forte presenza delle auto cinesi nel mercato europeo è inevitabile ma è molto importante che il nostro Governo, come per altro sta cercando di fare, crei le condizioni perché operatori cinesi aprano le loro fabbriche nel nostro territorio a beneficio della nostra economia e dell'occupazione dei nostri cittadini e di coloro che fuggono dalla miseria e cercano un mondo migliore in Italia". Adesso, archiviati gli incentivi, il settore della mobilità punta su un riequilibrio della fiscalità sulle auto aziendali che possa dare ulteriore slancio a un settore già in crescita. In particolare Anfia, Aniasa, Federauto, Motus-E e Unrae hanno presentato una proposta

che si concentra sulle percentuali di deducibilità dei costi di acquisto, di leasing finanziario e di noleggio, che andrebbero riparametrate in incremento in funzione delle emissioni di CO2 e sull'innalzamento dell'attuale costo massimo fiscalmente riconosciuto per ogni modalità di acquisizione. I costi della misura risultano estremamente contenuti rispetto ai grandi benefici che l'iniziativa avrebbe in termini di stimolo alla diffusione della mobilità a zero o basse emissioni e di premialità per imprese e lavoratori che sceglieranno queste tecnologie.

In un quadro di fondo caratterizzato da una forte dinamicità si vanno poi a inserire i risultati delle elezioni europee dello scorso 8 e 9 giugno. Non è ancora ben chiaro quali possano essere i riflessi sul mondo automotive, ma sembra che una revisione delle scadenze previste entro il 2035 sia sempre più probabile. Di questi argomenti, ma anche di molto altro, si occupa questo numero di Auto Aziendali magazine, che vi presenta approfondimenti dedicati e interviste ai protagonisti di questo settore. Buona lettura!

Dopo mesi di attesa gli incentivi al mercato automobilistico sono stati finalmente resi operativi, ma sono andati esauriti (per lo meno nella fascia delle vetture più ecologiche) in meno di 24 ore. Anche le flotte ne trarranno beneficio, ma già si pensa a come rendere più equa la fiscalità sulle auto aziendali

SCENARI

di Giorgio Costa



Come sta cambiando il mercato automobilistico



Passaggio dal diesel alla benzina, aumento delle ibride, che hanno raggiunto il 42% del mercato, crescita delle flotte, incognita delle auto cinesi: il mercato automotive nel 2024 è destinato a cambiare molto più di quanto non abbia fatto negli ultimi decenni. Intanto, il 2023 per il mercato italiano dell'automobile ha mostrato segnali incoraggianti di ripresa, registrando un aumento del 19%. Una boccata d'ossigeno per il settore, ben lontano dai livelli pre-pandemici (mancano all'appello ancora 300.000 vetture rispetto al 2019) ma ancora in cerca di un nuovo equilibrio. E l'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo potrebbe rappresentare un'ulteriore incognita, con una quota di mercato prevista del 7% entro il 2030 (ma potrebbe essere superiore

e molto dipenderà dalla capacità dei brand cinesi di predisporre modelli di segmento basso a prezzi competitivi) a potenziale discapito soprattutto di Paesi come Italia, Regno Unito e Francia (importatori netti di auto). Sono queste le principali conclusioni dello studio condotto da Aniasa e Bain & Company (azienda di consulenza globale con 65 uffici in 40 paesi) "Casa e Chiesa nel settore dell'auto", l'indagine annuale sulla mobilità degli italiani presentata nel maggio scorso a Milano.

LE VENDITE PER ALIMENTAZIONE

Vediamo i principali esiti della ricerca. Nel primo trimestre del 2024 si è registrato un ulteriore aumento delle vetture ibride, salite ormai al 42% del mercato (rispetto al 3% delle Bev). 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 - questa tendenza può essere spiegata sia con le minori rottamazioni delle vetture obsolete, sia con le preferenze per veicoli a benzina o mild hybrid - solleva ulteriori interrogativi sulle strategie di transizione del settore.

La trasformazione del panorama automobilistico italiano appare evidente anche analizzando le preferenze dei consumatori nelle diverse dimensioni delle città, con una chiara tendenza al diesel e 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

Arrivano segnali di ripresa, ma siamo ancora lontani dai volumi pre-Covid. Nuovo record per le ibride e per il noleggio. L'arrivo dei marchi cinesi sul mercato europeo conquisterà almeno il 7% di quota nel 2030

di crescita" del Bev si sono appiattite ovunque, soprattutto in Germania, anche a causa del blocco degli incentivi.

IL RITARDO DEGLI INCENTIVI

Il ritardo nell'implementazione degli incentivi del Governo ha impattato sulle vendite di veicoli elettrificati nel primo trimestre 2024, le vendite che hanno registrato 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% mentre si evidenzia il ruolo chiave delle flotte e dei noleggi nella diffusione delle alimentazioni più sostenibili. In questo clima di incertezza, infatti, chi vince è il canale del noleggio che vale il 29% del totale delle immatricolazioni. "I dati fotografano con chiarezza come sempre più italiani, complice l'incertezza

Le preferenze dei consumatori

La ripresa, seppur limitata, delle vendite di vetture "Km 0" suggerisce che il mercato automobilistico sta ancora affrontando sfide significative. La quota di immatricolato "Km 0" a fine 2023 ha superato il 10% e si è 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. "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.



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 commentato il presidente di Aniasa **Alberto Viano** a margine della presentazione. "Una scelta - spiega Viano - 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".

UNA NUOVA ERA GEOPOLITICA

Sul fronte dei mercati mondiali, stiamo entrando in una nuova era della geopolitica dell'auto. Infatti, se nel 2019 il 42% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre solo il 27% era di brand locali, nel 2023, la situazione è cambiata radicalmente: solo il 32% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei, mentre 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 e si prevede che entro il 2030 i cinesi acquisiranno una quota di almeno il 7% del mercato.



FOCUS/2

di Alberto De Pasquale



Car sharing: la fanno da padrone Roma e Milano

Prenotare un'auto attraverso un'app, usarla per muoversi liberamente in città, senza spese e oneri di gestione, condividendone l'utilizzo con gli altri utenti. Parliamo di car sharing, il servizio di auto in condivisione che, dopo una stagione di entusiasmo ed espansione notevole a livello nazionale vissuta fino al 2019, oggi è entrato in una nuova fase.

I NUMERI

Nel 2024 il car sharing prospera soprattutto a Roma e Milano, mentre nelle città di medie dimensioni fatica e perde operatori. A dirlo sono i numeri: su 300 mila utenti iscritti ai servizi di auto in condivisione in Italia nel 2023, ben 250 mila sono stati quelli nella Capitale e nel capoluogo lombardo. Il peso delle due città in fatto di car sharing emerge anche dalla quantità di auto nelle loro flotte (2.700 su 3.500 totali in Italia) e dal numero

di noleggi effettuati nel corso dell'anno, oltre l'80% di quelli compiuti complessivamente a livello nazionale. Fino al 2019 il car sharing ha mosso i primi passi in Italia con ottimismo. Certo, comunque partendo dalle grandi città, dove fin da subito si è espresso il grosso dell'offerta. Ma oggi il business è sempre più in concentrazione nelle due grandi metropoli. Qui regge, ma nel resto d'Italia è in calo. A partire dal 2022 il settore dell'auto condivisa ha iniziato a vivere una

Dopo l'espansione e l'entusiasmo dei primi anni, i servizi di auto in condivisione sembrano prosperare soprattutto nelle due grandi città del Centro e del Nord, dove si concentra ormai l'80% dei noleggi totali effettuati in Italia

progressiva ripresa, ma per molto tempo ha scontato gli effetti dello stop alla mobilità arrivato con la pandemia. La crisi di prodotto e dei pezzi di ricambio, unita a politiche di mobilità urbana che non hanno favorito

I vantaggi del car sharing

Il car sharing consente di limitare la quantità di mezzi in circolazione, con benefici positivi per l'ambiente e la viabilità. Le vetture utilizzate hanno basse emissioni e i

costi di manutenzione non sono a carico degli utenti. In particolare, il car sharing elettrico offre ulteriori benefici, come la riduzione dell'inquinamento acustico

e atmosferico, che possono causare disagi ai residenti e danneggiare la qualità dell'aria nelle città, già messa a dura prova soprattutto nei centri più estesi e congestionati.

abbastanza le potenzialità del comparto, ha frenato la diffusione di questi servizi.

CALANO I NOLEGGI, CRESCE LA DURATA

Nel 2023 sono stati compiuti quasi 5 milioni di noleggi di vetture in sharing, il 10% in meno del 2022 e quasi la metà rispetto ai circa 10 milioni che si raggiungevano prima della pandemia. Ma al confronto con il 2020 gli utenti attivi sono cresciuti del 23% e i tempi del servizio si stanno dilatando con la maggiore diffusione di formule per il fine settimana e

plurigiornaliere e la durata media del noleggio che è passata da 77 a 95 minuti.

IL CAR SHARING A ROMA E MILANO

Con, rispettivamente, 2,7 e 1,3 milioni di abitanti, Roma e Milano sono le città italiane più popolate. Già questo, di per sé, costituisce ovviamente un fattore per una maggiore domanda dei servizi in condivisione. Ma Roma e Milano sono anche frequentate da molti giovani, lavoratori temporanei, pendolari e turisti, profili ideali per l'utilizzo del car sharing. A Roma il car sharing esiste fin dal 2005, con l'introduzione del servizio di auto in condivisione comunale Carsharing, prima dell'arrivo degli operatori privati. Scendendo nel dettaglio del car sharing a Milano e Roma, la prima può contare su una flotta di 1.600 vetture, che sono utilizzate in media per 89 minuti e per un percorso di 14 chilometri. Nella Capitale, invece, complice l'estensione maggiore, si guida in sharing mediamente per 115 minuti e circa 16,8 chilometri.

A Milano in vista un'ulteriore espansione

Milano è la regina del car sharing in Italia. E tutto fa pensare che questo servizio sia destinato a crescere ancora. Uno degli obiettivi del Comune di Milano, infatti, è estendere i servizi di auto in condivisione oltre i confini della città. "Il car

sharing continua a rimanere fondamentale e il Comune si sta confrontando con l'associazione Assosharing che sta formulando alcune proposte - ha spiegato nelle scorse settimane il sindaco **Giuseppe Sala** nel corso della diretta

'Cose in Comune', durante la quale ha risposto alle domande dei cittadini - Lo sharing incide sul 4% della mobilità a Milano: non è molto, ma è un dato superiore alla maggior parte delle città europee ed è in crescita: dieci anni fa era al 2%".



UTENTE TIPO E PROSPETTIVE

L'utente tipo è piuttosto giovane. La metà dei noleggi in Italia è effettuata da chi ha tra i 18 e i 35 anni. Nel 68% dei casi si tratta di uomini. "Il car sharing si sta concentrando sempre di più a Roma e Milano, mentre nelle altre città si stanno ritirando molti operatori", spiega **Alberto Viano**, presidente di Aniasa, l'associazione che rappresenta il settore dei servizi di mobilità in Confindustria. Osservazioni che lasciano un po' di amaro in bocca, per un servizio che fino al 2019 macinava numeri ben più alti e pareva destinato a diffondersi più capillarmente in Italia da Nord a Sud, mentre oggi sembra doversi accontentare solo delle principali città italiane.

FOCUS/3

di Leonardo Calabresi



Veicoli connessi: è boom nelle flotte

Grandi sviluppi della telematica negli ultimi anni: prima del 2020 erano 700 mila i veicoli connessi in circolazione, mentre oggi sono un milione, grazie al successo riscosso nelle flotte

Cresce la rilevanza della telematica e crescono anche i numeri ad essa collegati. Come emerge dall'ultimo Rapporto Aniasa, nel settore del noleggio la telematica ha vissuto negli ultimi anni uno sviluppo importante, passando dai 700 mila veicoli connessi del pre-pandemia al milione di unità di oggi, grazie alla presenza sempre più capillare all'interno delle flotte dei dispositivi telematici, che oggi coprono l'80% del parco veicoli a

noleggio (tra auto e VCL). La diffusione della telematica ha determinato l'emergere di realtà imprenditoriali con diverse finalità, coinvolgendo anche case auto, fornitori di connessione digitale e di tecnologia avanzata, società di assicurazione e di soccorso stradale. Secondo l'associazione, "i servizi digitali applicati all'automotive consentiranno alle aziende di noleggio la strutturazione di nuove proposte di valore, prima di tutte le offerte di mobilità attraverso le subscription,

ottimizzando i servizi offerti grazie ai dati disponibili dalla telematica di bordo".

TELEMATICA SEMPRE PIÙ CENTRALE

Ormai la telematica fa parte pienamente del settore del noleggio ed è diventata una delle principali risorse a cui attingere per la gestione delle flotte di noleggio a breve e lungo termine o di car sharing. Sebbene un numero crescente di veicoli sia già dotato di serie di tecnologia connessa, sul mercato è possibile

Insurtech in crescita

L'assicurazione automobilistica basata sulla telematica, meglio nota con il termine "insurtech", sta permettendo di migliorare l'efficienza operativa sia per gli assicuratori che per gli assicurati, garantendo una valutazione più precisa dei rischi, grazie all'ausilio dei dati in tempo reale, con riflessi nei comportamenti al volante e incentivi ad una

guida più responsabile. Secondo il rapporto "Global Insurance Report 2023" realizzato da McKinsey, nel mondo gli investimenti nel settore assicurativo sono passati da un miliardo di dollari nel 2004 a 5 miliardi nel 2023, evidenziando come l'insurtech sia il riferimento per l'innovazione assicurativa.

Un nuovo modo di fruire della mobilità che permette un rapporto diretto con il cliente, individuando esperienze innovative e personalizzate, in particolar modo in virtù dell'implementazione della MaaS, attraverso polizze che assicurano tutti i diversi spostamenti, con ogni mezzo utilizzato.



trovare diversi operatori che offrono soluzioni per una raccolta di informazioni qualificata e accessibile. Si spazia dal rilevamento della posizione alle modalità di guida, permettendo l'esame di diversi parametri che hanno aperto le porte a nuove opportunità di business: dalle assicurazioni alle attività di gestione della flotta, dal monitoraggio delle emissioni alla manutenzione predittiva e a distanza del veicolo.

L'IMPORTANZA DELL'IoT

Aniasa ha da sempre sottolineato il peso dell'IoT nello sviluppo dell'industria automotive e l'importanza di intercettare le evoluzioni nel panorama della mobilità smart e sostenibile, viste le opportunità che tali innovazioni offrono nella gestione delle flotte e nella creazione di nuovi modelli e servizi per la Smart Mobility. Integrando telecomunicazioni, informatica e tecnologia, i dispositivi telematici rappresentano un aspetto fondamentale per le flotte. Tra l'altro, si

tratta di argomenti riconosciuti dalle istituzioni europee impegnate nell'implementazione degli Accordi di Parigi sul Clima del 2015, che li definiscono necessari per ottimizzare consumi, costi e livelli di sicurezza.

DATI IN CRESCITA

Oggi le auto generano dati ed informazioni in quantità mille volte

superiori rispetto a quelle di pochi anni fa. Con la crescita dei connected vehicles (95% dei nuovi veicoli venduti a livello globale entro il 2030) diventa obiettivo strategico monetizzarne i dati, favorendo servizi più personalizzati e offerte digitali a valore aggiunto. Inoltre, oggi è maggiormente ottimizzato l'accesso ai dati derivanti dalle porte OBD dei veicoli per la diagnostica di bordo, consentendo il loro utilizzo in più modalità, abbracciando diverse funzioni e soggetti esterni.

ALTRE APPLICAZIONI

Altri usi dei dati di telemetria nell'ecosistema della mobilità possono riguardare il marketing, progettando pacchetti di abbonamenti o servizi personalizzati, ma anche il design e l'ingegneria, nonché il miglioramento dell'esperienza di guida, con aggiornamenti via etere su sicurezza, autonomia, connettività, batteria, infotainment e sistemi di controllo. Non escludendo gli aspetti medici con le diagnosi a distanza.

La telematica si riconferma ancora una volta un elemento chiave nel panorama del futuro automotive e ricoprirà un ruolo determinante nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, evidenziando come l'utilizzo dei dispositivi di bordo consenta di verificare il comportamento del singolo driver, anche per ciò che riguarda le emissioni di CO2 dei veicoli.



FOCUS/4

di Leonardo Calabresi

Nel 2023 i principali sette mercati europei hanno quasi raggiunto quota 10 milioni di immatricolazioni, ancora troppo poche rispetto al 2019 (12,4 milioni). Pesano crisi economica ed energetica e le difficoltà della transizione



Flotte in Europa, la ripresa è lenta

La ripresa c'è, ma si vede (ancora) poco. Analizzando i dati, forniti da Dataforce ed elaborati da Aniasa, sulle immatricolazioni nei principali sette mercati europei (per volumi sono Germania, Regno Unito, Francia, Italia, Spagna, Belgio e Paesi Bassi), si può notare chiaramente che uno slancio post pandemia è avvenuto, anche se i numeri sono lontani dai livelli precedenti. Tra crisi economica ed energetica e tensioni geopolitiche, il mercato auto risulta infatti rallentato. Nel 2023 le immatricolazioni totali dei primi sette paesi sono state

leggermente al di sotto dei 10 milioni, mentre nel 2019 erano circa 12,4 milioni (un volume simile agli anni precedenti). Il mercato dei sette paesi ha continuato a diminuire fino al 2022, mostrando poi un timido segnale di ripresa nel 2023 con un aumento del 14,8%.

SOFFRE SOPRATTUTTO IL BREVE TERMINE

A risentire maggiormente della crisi sono stati i canali del noleggio a breve termine e quello delle auto-immatricolazioni. Ma anche quello dei privati, in termini di contrazione dei volumi, ha fatto segnare una

significativa battuta d'arresto, pur rimanendo costantemente al di sopra di una market share del 40%. Rispetto al 2019, i rent-a-car hanno perso 3,2 punti di quota scendendo al 7,7%. La quota di mercato delle flotte (acquisti diretti), invece, è cresciuta sensibilmente: dal 16,4% del 2019 è salita fino al 21% del 2023.

GERMANIA POCO BRILLANTE

Considerando i principali mercati, quello della Germania è stato senza dubbio il meno brillante, ancora in passivo di oltre 750 mila unità rispetto al 2019.

Auto elettriche tra TCO e costi residui

Per le flotte aziendali il problema principale legato alle auto elettriche consiste nel costo d'esercizio, che rimane più elevato rispetto a quello garantito dalle alimentazioni più tradizionali (il diesel in primis). Il TCO si scontra

anche con lo scoglio dei valori residui delle auto elettriche, che rimane ancora ben al di sotto di quello delle altre motorizzazioni. La suddivisione che, fino a qualche anno fa, vedeva benzina e diesel dividersi la maggior parte

delle immatricolazioni, con le auto a benzina a noleggio a breve termine cogliere le preferenze dei privati e quelle a gasolio dell'utenza business, e con quote residuali per le altre alimentazioni, è ormai definitivamente tramontata.



L'anno scorso il canale dei privati è stato l'unico a rimanere in negativo: in calo del 1,9%, con una perdita di quota di mercato di oltre tre punti percentuali. In Francia, invece, nel 2023 sono mancate all'appello 440 mila automobili nuove

rispetto al 2019, ma guardando al 2022 la crescita è stata di 245 mila unità (+16,1%). A mostrare maggiore vivacità in Francia è stato il canale del noleggio a lungo termine (+26,8%), seguito dai privati (+19%).

PERCHÉ CALA LO SHORTTERM?

La continua erosione di quota dello short term fa seguito alla contrazione della mobilità business o della scarsa circolazione turistica durante la pandemia, mentre negli anni seguenti è stata causa della scelta degli operatori. Nel biennio 2022-2023, in concomitanza anche con varie incertezze nell'offerta da parte dell'industria auto, le imprese di noleggio a breve termine hanno preferito prolungare il periodo di permanenza in flotta del parco acquisito in precedenza e non sfruttato secondo i normali parametri.

I CANALI DI DISTRIBUZIONE

In un mercato dei primi sette Paesi che, dal 2019 al 2023, ha perso circa un quarto delle immatricolazioni, la situazione a livello di canali di distribuzione appare molto diversificata nei singoli contesti. Il confronto tra il 2023 e l'annata precedente vede i privati in flessione in Germania e nei Paesi Bassi, stabili nel Regno Unito e in crescita in Belgio, Francia, Italia e Spagna. Nel canale vendite dirette business, invece, tutti i top 7 sono in crescita, con alcuni risultati decisamente positivi: Regno Unito +46,2%, Belgio +35,1% e Italia +32%. Il noleggio a lungo termine ha fatto registrare un andamento quasi eccezionale, sempre nel confronto 2022-2023, soprattutto in Belgio (+57,2%) e nei Paesi Bassi (+34,3%).

IN ORDINE SPARSO SULLA TRANSIZIONE

Il 2023 è stato l'anno in cui in Europa si è iniziato a mettere in discussione la data del 2035 come ultimo termine per la vendita di automobili con motore endotermico. È pur vero che la corsa a una mobilità sempre più sostenibile è proseguita, ma a ritmi più blandi, anche perché in molte nazioni sono stati fortemente ridotti gli incentivi all'acquisto delle auto elettriche e delle ibride "vere" (full hybrid e plug-in hybrid). L'Europa dei primi sette paesi marcia quindi in ordine sparso sulla strada della transizione ecologica: le auto elettriche rappresentano una quota molto rilevante nei Paesi Bassi, Regno Unito, Germania e Belgio, con una crescita che, seppur rallentata, sta comunque proseguendo.

Immatricolazioni autoveicoli e suddivisione percentuale per canale - Francia 2019-2023

FRANCIA	2019	2020	2021	2022	2023	Var. % 2023/22	MS 2022	MS 2023
Privati	1.012.591	786.276	729.643	709.233	843.949	19,0%	46,4%	47,6%
Società e leasing	301.492	254.340	269.219	246.328	283.525	15,1%	16,1%	16,0%
Noleggio lungo termine	242.263	194.149	214.287	204.453	259.196	26,8%	13,4%	14,6%
Noleggio a breve termine	241.042	128.511	160.414	128.658	146.470	13,8%	8,4%	8,3%
Casa auto/ Dealers	416.892	286.842	285.440	240.363	241.583	0,5%	15,7%	13,6%
Totale	2.214.280	1.650.118	1.659.003	1.529.035	1.774.723	16,1%	100,0%	100,0%

Fonte: Dataforce