

BUSINESS RICERCHE

FLEET & BUSINESS

QUATTORRUOTE

Registrali su <http://fleetbusiness.quattoruote.it/> per restare sempre aggiornato sul mondo delle flotte aziendali



IL SEGMENTO A RISCHIA L'ESTINZIONE

Crolla il mito delle piccole auto elettriche che avrebbero dovuto trainare la decarbonizzazione delle metropoli. Il mercato, infatti, racconta un'altra storia: nel primo trimestre di quest'anno, la quota delle citycar a batteria s'è afflosciata al 2,6% dal 3,2 del 2022 e dal 4,4 del 2021, mentre negli stessi periodi le medio-grandi a corrente sono arrivate al 12,8%, partendo dal 7,5

dell'anno scorso e dal 6,1 del precedente. Si basa su questi numeri la previsione di progressiva marginalità del segmento A formulata da Bain & Company in occasione della presentazione, il 20 giugno, del ventiduesimo Rapporto Aniasa sul settore del noleggio e della mobilità condivisa. Le considerazioni espresse da Gianluca Di Loreto, partner della società di consulenza, non si riferiscono solo al settore

aziendale, ma alla totalità del mercato, compresi i privati. E proprio dalle risposte a un sondaggio fra gli automobilisti italiani realizzato dalla stessa Bain emerge la crescente incertezza sulle prossime prospettive d'acquisto. Del resto, viene messo in discussione il principio stesso dell'auto per tutti, come confermano le proiezioni che vedono per la fine di questa decade una dinamica dei segmenti

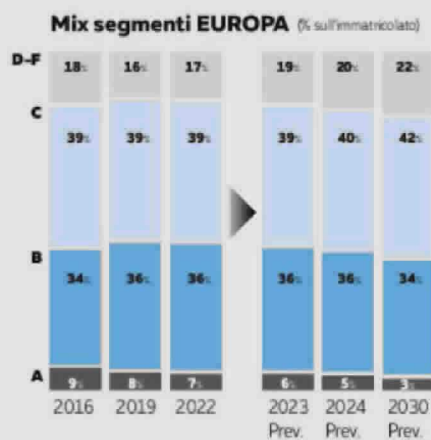
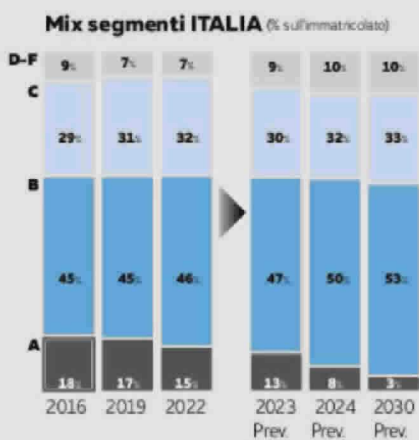
in evoluzione. Il grafico in basso a sinistra mette a confronto le quote delle varie categorie di auto in Italia dal 2016 al 2030. Il cambio di equilibri è evidente, nel travaso dal segmento A al B, a fronte di una sostanziale stabilità delle altre taglie di vetture, a riprova della propensione nazionale verso le più piccole. Negli altri quattro più grandi mercati europei dell'auto, invece, c'è un maggiore spostamento verso il segmento C.

LE PREVISIONI

PICCOLE AL 3% NEL 2030

Ecco le quote di mercato dei vari segmenti su un arco di 14 anni, secondo la proiezione di Bain & Company su dati S&P Mobility.

A sinistra, l'andamento in Italia, a destra quello dei primi cinque mercati europei (Germania, Francia, Regno Unito, Italia e Spagna).



ASIA E NON SOLO

A fronte di queste cifre, ci si può tornare a chiedere se la difficoltà dell'industria del Vecchio Continente a realizzare margini con le vetture compatte ed economiche farà il gioco dei costruttori asiatici. La conclusione di Bain è articolata e non chiama in causa soltanto la Cina: nel totale delle immatricolazioni previste in Italia nel 2030, il Dragone non dovrebbe superare il 3%, mentre ben il 20%, andrebbe ad altre realtà dell'Estremo Oriente; l'elemento più rilevante dell'analisi è il 7% assegnato ai costruttori dell'Est Europa. Il riferimento al modello di business Dacia è evidente.

Raffaele Bonmezadri

© Riproduzione riservata