

# Indice Articoli ANIASA

18 Ottobre 2024

## ANIASA

15/10/2024	ASSINEWS.IT	NOLEGGIO VEICOLI: IMMATRICOLAZIONI IN FRENATA NEL TERZO TRIMESTRE	Pag. 2
15/10/2024	LAGENZIADIVIAGGI.IT	ANIASA: «FRENANO LE IMMATRICOLAZIONI NEL RENT»	Pag. 5
15/10/2024	LAGENZIADIVIAGGI.IT	RENT A CAR, ANIASA: «FRENANO LE IMMATRICOLAZIONI»	Pag. 7
15/10/2024	ENERGIAMERCATO.IT	MONDO AUTO, UN SETTORE IN MEZZO AL GUADO: ANCORA POCHE ELETTRICHE, BOOM DI IBRIDE	Pag. 9
16/10/2024	AUTO-INFOS.FR	EN EUROPE, LES CONSTRUCTEURS CHINOIS MARQUENT DÉJÀ LEUR TERRITOIRE	Pag. 12

## Noleggino veicoli: immatricolazioni in frenata nel terzo trimestre



Le immatricolazioni del **noleggino veicoli** (auto + veicoli commerciali leggeri) hanno fatto segnare un'ulteriore e più accentuata contrazione nel terzo trimestre 2024: -21,9%, che ha interessato quasi in ugual misura il lungo termine (-22,1%) e il breve termine (-19,9%). Dopo 9 mesi, con una frenata iniziata nel secondo trimestre, il mercato del noleggino di vetture e veicoli commerciali chiude in negativo: -7%.

Sono questi i principali dati e spunti che emergono dall'analisi trimestrale sul settore del noleggino veicoli promossa da **ANIASA**, l'Associazione che in Confindustria rappresenta il settore della mobilità pay-per-use e dalla società di analisi di mercato Dataforce.

I dati negativi che emergono nell'analisi del terzo trimestre e dell'annata in generale indicano, più che una crisi del comparto, che rimane abbastanza allineato al mercato dell'auto nel suo complesso, un confronto con un'annata 2023 che in ambito noleggino a lungo termine (NLT) aveva stabilito un record delle immatricolazioni, perché aveva beneficiato di un ampio portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne del 2021 e 2022. Il noleggino a breve termine (NBT), invece, per la prima volta dopo la pandemia Covid-19 è tornato a crescere con decisione; ma l'accelerazione nei primi mesi dell'anno si è poi affievolita, soprattutto nel terzo trimestre. Nonostante la spinta abbia rallentato, il rent a car mantiene quest'anno una quota

del 6,7% che non si vedeva da tempo. Per il noleggio a lungo termine, invece, la market share 2024 è scesa al 21,4%. Complessivamente il comparto del noleggio “pesa” sul mercato il 28,1%.

Nel noleggio a lungo termine, confrontando le quote di mercato del noleggio ai privati (con e senza P.Iva) e di quello ad aziende dei primi 9 mesi di quest’anno con i quattro anni precedenti, si nota che la quota dei privati, in crescita tra il 2020 e il 2021, si è poi ridotta di 4,1 punti nel 2022 (ritornando allo stesso livello del 2020), per poi scendere in modo ancora più significativo nel 2023 (-4,6%). Un timido segnale di ripresa si è invece registrato quest’anno, con una risalita di mezzo punto, raggiungendo una market share del 15%. 85 noleggi su 100 nel 2024 sono dunque appannaggio dei clienti aziendali. Se si esclude una contrazione delle immatricolazioni di NLT aziendale nel 2021 conseguente alla pandemia, il dato del noleggio alle imprese è in crescendo. Il mezzo punto in meno del 2024 indica una sostanziale stabilità. Il noleggio a privati fino a maggio '24 ha sofferto dell’ingiusta discriminazione sugli incentivi.

Nel noleggio a lungo termine di auto l’alimentazione più diffusa è tornata a essere quella a gasolio (comprese le mild hybrid): 44,3% di market share nel terzo trimestre di quest’anno. Ma nei primi 9 mesi complessivi la quota è nettamente inferiore: 38,4%, il che significa che le immatricolazioni di diesel nel NLT sono tornate a crescere nell’ultimo periodo. Nel Q3 le immatricolazioni di auto diesel sono calate del 15%, a fronte di una media del mercato NLT di -22,7%. Una flessione decisamente inferiore a quella delle vetture a benzina, che hanno perso, rispetto al Q3 2023, il 41% delle immatricolazioni. Nel terzo trimestre la quota di mercato del benzina (comprese le mild hybrid) è scesa al 28,1%, quando nel 2024 (primi 9 mesi) è attestata al 37,7%, ossia una market share molto vicina a quella del diesel. Infatti, nel primo semestre il benzina era diventata la tipologia di alimentazione più diffusa nel long rent.

Le “ibride vere”, ossia full e plug-in, nel Q3 hanno cumulativamente superato il 20% del mercato del long rent. Ma mentre le full hybrid sono in crescita significativa nei volumi (+15,4% nel terzo trimestre), le plug-in hybrid sono invece in decisa flessione (-12,9%). Le full hybrid sono l’unico tipo di alimentazione in netta crescita quest’anno. Le auto elettriche stanno dando un timido segnale positivo, mantenendosi sugli stessi livelli del 2023: +0,2% delle immatricolazioni, con una market share del 6,3%, più alta rispetto a quella del mercato nel suo complesso. Nei primi 9 mesi del 2024 la quota delle BEV nel NLT è del 5,4%. Le auto a gas sono in flessione (-24,1% nel Q3), ma su volumi e quota di mercato trascurabili, contrariamente a quanto avviene nel mercato dei privati.

Nei veicoli commerciali leggeri, il diesel si mantiene su percentuali di valore assoluto (e cresce nel terzo trimestre fino a raggiungere il 91,6%, mentre la media annua è dell’87,1% di quota). I mezzi commerciali a benzina sono scesi addirittura al 3,7% quando nei trimestri precedenti avevano sfiorato il 10%. Gli “ibridi veri” valgono poco più dell’1% di market share, quindi sono quasi inesistenti: appena 156 immatricolazioni nel Q3 (149 full hybrid, 7 plug-in hybrid). I veicoli elettrici continuano a far segnare forti rallentamenti: la quota da luglio a settembre è del 2,3%, del 2,8% nel 2024. Quest’anno sono stati targati appena 1.369 LCV BEV. L’anno scorso nei primi 9 mesi furono 3.048.

Nel noleggio a breve termine, benzina (41,3% di quota nel terzo trimestre) e diesel (39,6%) si

spartiscono quasi tutto il mercato delle auto. Questi dati però sono in controtendenza rispetto a quelli dei primi 9 mesi complessivi: il benzina nel 2024 vale il 63,3% di quota e il diesel il 28,2%. Le full hybrid nel Q3 sono salite al 7,2% di share (3,9% nei 9 mesi) e le plug-in hybrid sono al 4,9% (2,5% quest'anno da gennaio a settembre). Le auto elettriche hanno raggiunto il 6% nel Q3, mentre nell'anno rappresentano appena l'1,7 del mercato NBT Passenger Cars. Sempre più trascurabile la presenza delle auto a gas tra i rent-a-car.

Tra i veicoli commerciali leggeri, il noleggio a breve termine evidenzia una scelta pressoché obbligata verso il diesel: 94,2% di quota di mercato nel Q3. Nemmeno il benzina è preso in considerazione da questo canale, con una quota market share di poco superiore a 1 punto. Veicoli elettrici e a gas praticamente inesistenti in questo canale, sebbene gli LCV BEV nel Q3 siano saliti al 3,3% di market share (si tratta comunque di appena 74 unità).

## **Aniasa: «Frenano le immatricolazioni nel rent»**



Brusca frenata nelle immatricolazioni nel segmento dei **veicoli a noleggio**. È quanto rilevato da una ricerca di **Dataforce** commissionata da **Aniasa**, l'associazione di Confindustria che rappresenta il mondo del rent. Nel terzo trimestre dell'anno, infatti, si è registrata una accentuata contrazione del -21,9%, che ha interessato quasi in ugual misura il lungo termine (-22,1%) e il breve termine (-19,9%).

Dopo 9 mesi, con una frenata iniziata nel secondo trimestre, il mercato del noleggio di vetture e veicoli commerciali **chiude in negativo**: -7% (Pc in calo del 13% e Lcv in crescita del 19,3%).

I dati negativi che emergono nell'analisi del terzo trimestre e dell'annata in generale indicano, più che una crisi del comparto (che rimane abbastanza allineato al mercato dell'auto nel suo complesso), un **confronto con un'annata 2023** che in ambito noleggio a lungo termine (nlt) aveva stabilito un record delle immatricolazioni, perché aveva beneficiato di un ampio portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne del 2021 e 2022.

Il **noleggio a breve termine** (nbt), invece, per la prima volta dopo la pandemia Covid-19 è tornato a crescere con decisione; ma l'accelerazione nei primi mesi dell'anno si è poi affievolita, soprattutto nel terzo trimestre. Nonostante la spinta abbia rallentato, il rent a car mantiene quest'anno una quota del 6,7% che non si vedeva da tempo. Per il **noleggio a lungo termine**, invece, il market share 2024 è sceso al 21,4%. Complessivamente il comparto del noleggio "pesa" sul mercato il 28,1%.

«I dati dei primi 9 mesi dell'anno registrano un rallentamento delle immatricolazioni a noleggio – ha commentato **Alberto Viano**, presidente di **Aniasa** – Un **calo fisiologico** comunque da rapportarsi all'annata record del 2023 e alla complessa situazione che sta attraversando l'intero automotive europeo. Il noleggio è peraltro indirizzato a chiudere il **2024 con un aumento della flotta veicoli**, con oltre 1.350.000 unità in circolazione nel nostro

Paese. Il trend negativo delle immatricolazioni è in parte compensato dal boom dei veicoli commerciali leggeri e dall'incremento degli acquisti degli operatori del breve termine. Con un parco auto nazionale caratterizzato da oltre 10 milioni di vetture ante Euro 4, l'accelerazione del ricambio non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità *pay per use*. E per favorire questa transizione va colta l'opportunità offerta dalla Legge sulla Delega Fiscale e dalla prossima Legge di Bilancio: allineare finalmente la fiscalità dell'auto aziendale con quella degli altri Paesi europei. Secondo nostre analisi, un graduale riequilibrio verso tali valori, almeno sulle nuove vetture elettriche e ibride, porterebbe a una significativa diffusione di queste nel parco nazionale, in tre anni 100.000 nuove vetture alla spina in più rispetto alle previsioni, 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».

## Rent a car, **Aniasa**: «Frenano le immatricolazioni»



Brusca frenata nelle immatricolazioni nel segmento dei **veicoli a noleggio**. È quanto rilevato da una ricerca di **Dataforce** commissionata da **Aniasa**, l'associazione di Confindustria che rappresenta il mondo del rent. Nel terzo trimestre dell'anno, infatti, si è registrata una accentuata contrazione del -21,9%, che ha interessato quasi in ugual misura il lungo termine (-22,1%) e il breve termine (-19,9%).

Dopo 9 mesi, con una frenata iniziata nel secondo trimestre, il mercato del noleggio di vetture e veicoli commerciali **chiude in negativo**: -7% (Pc in calo del 13% e Lcv in crescita del 19,3%).

I dati negativi che emergono nell'analisi del terzo trimestre e dell'annata in generale indicano, più che una crisi del comparto (che rimane abbastanza allineato al mercato dell'auto nel suo complesso), un **confronto con un'annata 2023** che in ambito noleggio a lungo termine (nlt) aveva stabilito un record delle immatricolazioni, perché aveva beneficiato di un ampio portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne del 2021 e 2022.

Il **noleggio a breve termine** (nbt), invece, per la prima volta dopo la pandemia Covid-19 è tornato a crescere con decisione; ma l'accelerazione nei primi mesi dell'anno si è poi affievolita, soprattutto nel terzo trimestre. Nonostante la spinta abbia rallentato, il rent a car mantiene quest'anno una quota del 6,7% che non si vedeva da tempo. Per il **noleggio a lungo termine**, invece, il market share 2024 è sceso al 21,4%. Complessivamente il comparto del noleggio "pesa" sul mercato il 28,1%.

«I dati dei primi 9 mesi dell'anno registrano un rallentamento delle immatricolazioni a noleggio – ha commentato **Alberto Viano**, presidente di **Aniasa** – Un **calo fisiologico** comunque da rapportarsi all'annata record del 2023 e alla complessa situazione che sta attraversando l'intero automotive europeo. Il noleggio è peraltro indirizzato a chiudere il **2024 con un aumento della flotta veicoli**, con oltre 1.350.000 unità in circolazione nel nostro

Paese. Il trend negativo delle immatricolazioni è in parte compensato dal boom dei veicoli commerciali leggeri e dall'incremento degli acquisti degli operatori del breve termine. Con un parco auto nazionale caratterizzato da oltre 10 milioni di vetture ante Euro 4, l'accelerazione del ricambio non può che passare da una maggiore diffusione delle forme di mobilità *pay per use*. E per favorire questa transizione va colta l'opportunità offerta dalla Legge sulla Delega Fiscale e dalla prossima Legge di Bilancio: allineare finalmente la fiscalità dell'auto aziendale con quella degli altri Paesi europei. Secondo nostre analisi, un graduale riequilibrio verso tali valori, almeno sulle nuove vetture elettriche e ibride, porterebbe a una significativa diffusione di queste nel parco nazionale, in tre anni 100.000 nuove vetture alla spina in più rispetto alle previsioni, 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».



## Mondo auto, un settore in mezzo al guado: ancora poche elettriche, boom di ibride



Nel 2023, in Europa, le auto elettriche hanno rappresentato il 15,7% di tutte le vendite. Parliamo di un totale di **2.011.209 unità immatricolate**. Le vendite dei modelli BEV vanno quasi a eguagliare quelle delle vetture diesel (2.049.157). Nel nostro Paese, invece, l'aumento dei prezzi e le incertezze sulla fonte di alimentazione rallentano l'acquisto di veicoli.

Vediamo il quadro complessivo: stando ai dati **UNRAE - Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri**, nel 2023 le immatricolazioni di auto in Italia sono cresciute del 10% sul 2022, superando i 1,5 milioni di unità, ma i numeri restano distanti dal picco degli 1,9 milioni registrato nel 2019.

Il 4,2% delle immatricolazioni ha riguardato auto elettriche, cresciute dello 0,5% rispetto al 2022: parliamo di 66.300 nuovi mezzi, che portano a 220mila il numero complessivo degli EV italiani. Più numerose le ibride plug-in, che sono oggi 242mila, a fronte di un calo dello 0,7% che ne arretra la quota al 4,4%.

Complessivamente, le due categorie rappresentano appena l'1,1% del parco circolante nazionale. Nel nostro Paese, il 2023 è stato infatti dominato dalla vendita di auto ibride (36,1%), che hanno superato sia l'alimentazione a benzina (28,6%) sia il diesel (17,5%).

### **Bene gli incentivi, ma non bastano**

Pur giudicando positivamente gli eco-incentivi, oltre **6 italiani su 10** li ritengono insufficienti a stimolare l'acquisto di una vettura meno inquinante. I prezzi, in costante crescita, restano

ancora troppo alti e costituiscono il principale ostacolo alla diffusione dei nuovi modelli.

Lo spunto emerge da una instant survey condotta dalla società di consulenza strategica **Areté** a fine giugno, all'indomani dell'entrata in vigore degli incentivi, a tre anni di distanza da un'analisi analoga che nell'ottobre 2021 aveva indicato un apprezzamento molto maggiore (il numero di chi allora riteneva gli incentivi insufficienti era inferiore a quella odierna di ben 15 punti percentuali).

Oggi gli italiani paiono temporeggiare: il 58% degli intervistati resta in attesa di incentivi più elevati o di modelli con prezzi più accessibili per cambiare la propria auto con una nuova.

## Ibride sul podio

Sul fronte delle alimentazioni, i numeri confermano alcuni dei trend in atto nel mercato: metà della popolazione desidera acquistare un'ibrida (nelle sue diverse forme), il 30% è convinto di restare alla guida di un'auto endotermica, il 20% si dice pronto a passare all'elettrico. L'ibrido vince per ragioni ambientali ed economiche: il prezzo, inferiore rispetto a quello dell'elettrico, è citato dal 25% del campione.

«La nostra survey, condotta pochi giorni dopo l'entrata in vigore dei nuovi incentivi mostra un mercato in cui la propensione all'acquisto di auto nel breve termine (entro 3 mesi) è diminuita rispetto a tre anni fa: dal 12% del 2021 al 7% attuale. Nonostante la chiarezza delle modalità di accesso ai nuovi benefici, gli italiani li reputano non sufficienti a stimolare la domanda di auto elettrificate, ancora troppo care per una diffusione di massa. L'alternativa valida resta così l'ibrido, full o mild, in quanto, a costi più accessibili di elettrico e plug-in, consente di ridurre le emissioni connesse alla mobilità privata», osserva **Massimo Ghenzer, Presidente di Arété**.

## La nuova geopolitica dell'auto

Completa il quadro il fattore geopolitico, che avrà un peso sempre maggiore: nel 2019, il 42% delle auto vendute in **Cina** apparteneva a marchi europei, a fronte del 27% di brand locali; nel 2023, la situazione appare ribaltata, con i marchi europei scesi al 32% e i marchi locali saliti al 43%.

I marchi cinesi si sono affacciati sul mercato globale e cominciano ad approdare anche in Europa, tanto che le previsioni al 2030 per il Vecchio Continente assegnano loro una quota pari almeno al 7%.

## Mobilità green, il ruolo virtuoso del noleggio

In Italia il noleggio continua a marciare spedito, avvicinando il nostro Paese ai numeri dei più avanzati partner europei. Secondo lo studio annuale condotto da **ANIASA** in collaborazione con Bain & Company, nel 2023 il giro d'affari del comparto ha toccato i 14 miliardi di euro, per una flotta di 1,3 milioni di veicoli in circolazione. Record le immatricolazioni (oltre 525mila

unità, circa il 30% dell'intero mercato italiano) e in aumento la quota di veicoli green; il 33% delle nuove immatricolazioni elettriche e il 53% delle ibride plug-in italiane sono a noleggio.

Nello specifico, cresce il noleggio a breve termine (+18% nel 2023), ma soprattutto quello a lungo termine, che ha superato i 10,6 miliardi di euro di fatturato complessivo, mentre cresce la durata di utilizzo delle vetture in sharing.

«Nel nostro Paese prosegue la transizione da un modello ancorato alla proprietà dell'auto a formule basate sull'uso. 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. Una scelta che consente agli automobilisti di scaricare il rischio tecnologico del veicolo sugli operatori di noleggio e di accedere a vetture green altrimenti difficili da comprare», commenta il **Presidente ANIASA, Alberto Viano**.

Questo articolo è stato pubblicato sul numero di settembre 2024 di **Energia&Mercato**

## En Europe, les constructeurs chinois marquent déjà leur territoire



Les constructeurs chinois ont représenté 1,3 % de parts de marché en France au cours du premier semestre, représentant 11 718 unités, selon les chiffres d'AAA Data.

© MG Motor

Au cœur du Mondial de l'Auto, les constructeurs chinois se positionnent comme la troisième puissance sur le marché. Bien que l'augmentation des droits de douane et un segment électrique en difficulté freinent leur progression, des marques comme BYD, MG et désormais Leapmotor visent les 7 % de parts de marché.

L'offensive des constructeurs asiatiques, en particulier chinois, commence à porter ses fruits. Les prévisions suggèrent qu'à terme, leur potentiel de parts de marché en Europe pourrait atteindre entre 5 et 10 %.

Malgré la majoration des droits de douane et un marché de l'électrique en souffrance, l'ascension des constructeurs chinois sur le marché des véhicules 100 % électriques ne semble pas prête de ralentir. Pour l'instant, leurs volumes restent encore modestes, estimés à environ 300 000 unités en Europe sur un marché total d'environ 15 millions de véhicules. Cela représente une part de marché de 2 % attendue cette année, avec une part de 11 % sur le

segment électrique en juin dernier.

## BYD sonne la charge

Si l'Union Européenne a pris la décision d'augmenter les droits de douane sur les BEV importés de Chine avec pour objectif de rendre la concurrence plus loyale, **BYD**, **MG** et consort s'affirment toujours comme de sérieux concurrents dans leur domaine.

Au cours de l'été, BYD a connu une nette augmentation de ses ventes, atteignant près de 4 000 véhicules écoulés, soit une hausse de 350 %. Sur l'ensemble de l'année, la marque chinoise dépasse légèrement les 17 000 ventes, affichant une augmentation de 469 %. BYD bénéficie également de partenariats établis avec des groupes de distribution majeurs en France, tels qu'Autosphere, Bymycar, Chopard et Bodemer.

## 7 % de parts de marché d'ici à 2030

Selon une étude réalisée par l'Association nationale de l'industrie de la location de voitures, de la mobilité partagée et du numérique automobile (**ANIASA**) en collaboration avec l'agence de conseil Bain & Company, les constructeurs chinois pourraient atteindre 7 % de parts de marché en Europe d'ici à 2030.

Certes, la majoration des droits de douane confirmée cet automne par l'Europe, avec une surtaxe pouvant atteindre 45 %, devrait freiner leur ascension. Cependant, les constructeurs chinois ont déjà adapté leur stratégie. BYD a été l'un des premiers acteurs chinois à annoncer l'ouverture d'une usine de production en Europe, avec un premier site en Hongrie et un second en Turquie. De son côté, Chery assemble déjà ses modèles en Espagne. Les projets à venir incluent également MG et Dongfeng.

## Touchés mais pas coulés !

Pour BYD, les surtaxes annoncées par l'UE ne constituent « qu'un casse-tête temporaire, dans la mesure où, d'ici la fin de l'année prochaine, nous deviendrons un constructeur local et serons donc moins impactés », a déclaré Alfredo Altavilla, conseiller spécial du constructeur chargé du marché européen, auprès de l'AFP.

La dynamique en cours est également soutenue par **MG**, le premier constructeur chinois en Europe. Bien que durement impactée par la suppression de son bonus écologique et l'augmentation des droits de douane, la filiale de SAIC s'efforce de rebondir en proposant des remises attractives et une version hybride de sa MG3. Par ailleurs, les avancées en matière de qualité, de design et de technologie contribuent à l'essor exponentiel des marques chinoises à travers le monde.

## XPeng avec Volkswagen, Leapmotor avec Stellantis

Face à l'essor des néo-constructeurs chinois, les industriels européens adoptent une stratégie d'entremetteurs. Partenaire de Volkswagen, XPeng se positionne comme un concurrent de Tesla en proposant des modèles haut de gamme destinés aux technophiles avertis.

L'arrivée des fabricants chinois est mise en avant par Carlos Tavares, CEO du groupe Stellantis, qui souligne qu'avec 10 % de parts de marché à l'issue de leur offensive, ils pourraient représenter 1,5 million de voitures, mettant ainsi en péril la pérennité des usines des constructeurs historiques. Malgré cela, le dirigeant a récemment ouvert les portes de l'Europe à **Leapmotor**, dont la citadine T03 se positionne comme l'une des voitures électriques les plus abordables du marché européen.