


Il mercato automotive ristagna? Questo è il momento giusto per valorizzare il noleggio! Parlano Bain e Aniasa



di Barbara Weisz  Nel 2023 il noleggio vetture ha raggiunto il record di immatricolazioni. Rappresenta il 30% del mercato italiano. E può essere la formula per dare nuovo slancio al settore automotive. Panda e 500 sul gradino più alto del podio, ma crescono le elettriche. Il car sharing fatica a decollare: servono nuovi modelli di business. Ne parliamo con il presidente **Aniasa** Alberto Viano e Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company

Il noleggio auto cresce, raggiunge nel 2023 un record di immatricolazioni, ha un ruolo importante nella transizione verso l'auto elettrica. **Ma non è adeguatamente valorizzato**: sconta aliquote fiscali più alte che negli altri paesi europei, ci sono segmenti innovativi come il car sharing che non riescono a decollare. **Questo limita anche il suo potenziale di stimolo al cambiamento in corso del mondo dell'auto**, una funzione di cui invece l'Italia avrebbe un gran bisogno, perché è fra i grandi paesi europei quello in cui al momento l'elettrificazione è meno diffusa.

In base ai dati del 23esimo rapporto **Aniasa**, in termini di adozione dell'auto elettrica, **l'Italia con il suo 3% è il fanalino di coda fra le sette grandi economie europee**. Le bev hanno ancora quote di mercato marginali, mentre in Germania, Francia, Gran Bretagna, Belgio e Paesi Bassi il segmento è più evoluto. Come sottolinea **Gianluca Di Loreto**, partner e responsabile automotive Italia di **Bain & Company**, al momento il nostro mercato, insieme a quello spagnolo, ha assorbito solo la percentuale di utenti che si definiscono "innovatori". È una fascia di consumatori che compra sistematicamente prodotti appena usciti solo per il fatto che rappresentano appunto una novità, senza altre motivazioni relative invece al funzionamento, alla convenienza, al prezzo.

Non che l'Europa nel suo complesso sia molto più avanti di così: i paesi in cui l'elettrico è più diffuso, come Germania e Francia, hanno già raggiunto anche gli early adopter, ma la fetta di mercato più vasta non ha ancora fatto scelte relative all'auto elettrica. **In Italia scontiamo anche gap infrastrutturali**, relativi per esempio alla rete di ricariche, e abbiamo un mercato di consumatori poco propensi ad acquistare nuove vetture. Il parco auto sta invecchiando, in

base ai dati dell'Automobile Club Italia l'età media delle autovetture circolanti si avvicina ai 13 anni, registrando un incremento significativo rispetto agli anni precedenti. La resistenza principale all'acquisto di una nuova auto è quella economica, determinante nel 50-60% dei casi.

Il noleggio ha un ruolo importante nel ricambio del parco auto, per numero di immatricolazioni vale il 29,7% del mercato italiano. Consente a chi sta valutando un acquisto di testare i prodotti sul mercato, e ha ruolo propulsivo verso l'innovazione. È il maggior acquirente di auto elettriche del paese, con una quota del 30% del totale. Viano sottolinea altri due impatti virtuosi, il primo legato al ruolo che ha sia nello sviluppo sia nella promozione di innovazioni tecnologiche, il secondo alla capacità di «portare sul mercato vetture con caratteristiche di emissioni vicine al nuovo, ma a un costo più basso. Le vetture elettriche sono molto costose, e quelle immatricolate dal noleggio a breve saranno disponibili sul mercato dell'usato, favorendo una sorta di democratizzazione».

Il noleggio auto è un mercato in costante espansione in Italia. Nel 2023 pesava per il 24,3% sul totale delle immatricolazioni.

Proponiamo un approfondimento sul ruolo del settore in un contesto fortemente in divenire come quello dell'attuale mercato dell'auto, in Europa alle prese oltre che con la doppia transizione anche con l'ascesa dell'auto Made in China, attraverso i dati del rapporto **Aniasa** sul noleggio veicoli 2023, "**Pay per use, muoversi in un mondo che cambia**" e del report realizzato dall'associazione confindustriale insieme a Bain & Company sulla mobilità degli italiani, "**Casa e Chiesa nel settore dell'auto**" e con le interviste ad **Alberto Viano**, presidente di **Aniasa**, e **Gianluca Di Loreto**, partner Bain & Company.

Il mercato del noleggio in crescita, Panda e 500 sul gradino più alto del podio, ma in Europa ci sono più auto elettriche

Il noleggio come detto è in buona salute, ha raggiunto 14 miliardi di euro, in crescita sui 13 miliardi del 2023, vale il 29,7% dell'immatricolato italiano, a quota 525mila unità tra auto e veicoli commerciali leggeri. Resta trainato dal business del lungo termine, che fattura oltre 10,6 miliardi, mentre il breve termine è arrivato a 1,5 miliardi, e i restanti 2,5 miliardi arrivano da servizi automobilistici e digitali.

Il noleggio auto in Italia ha raggiunto 14 miliardi di euro, in crescita sui 13 miliardi del 2023. Vale il 29,7% dell'immatricolato italiano, a quota 525mila unità tra auto e veicoli commerciali leggeri.

Malgrado presenti una maggior penetrazione dell'elettrico, rispecchia le attuali abitudini dei consumatori che nella maggioranza dei casi continuano a scegliere la propulsione tradizionale. **In Italia sono elettriche il 4,9% delle auto a noleggio a lungo termine**, una percentuale bassa rispetto all'Europa dove invece le bev hanno raddoppiato i volumi nel 2023, raggiungendo le 650mila unità, e nelle flotte aziendali la quota di Bev (battery electric vehicle) è quasi pari alla somma delle ibride (full + plug-in hybrid).

Le macchine più richieste sono per il noleggio a lungo termine **Panda, Nissan Qashqai, e Volkswagen T-Roc**, mentre nel breve termine in testa c'è sempre una smart city prodotto da Stellantis, la 500, che piace in particolare ai turisti, seguita dal Suv 500 X, mentre in terza posizione c'è la Lancia Ypsilon e la Panda scivola al quarto posto.

Le macchine più richieste sono per il noleggio a lungo termine Panda, Nissan Qashqai, e Volkswagen T-Roc, mentre nel breve termine in testa c'è sempre una smart city prodotto da Stellantis, la 500.

I 254mila clienti sono segmentati in 90mila aziende, 3mila pubbliche amministrazioni e 161mila privati, voce in crescita a conferma del trend che vede sempre più italiani rinunciare all'acquisto dell'auto a favore di formule di utilizzo a pagamento.

Anche per i veicoli commerciali si preferisce il pay per use all'acquisto

Il car sharing in Italia non decolla. Pesano la riduzione del business al di fuori delle grandi città e il calo dei livelli medi di utilizzo della flotta.

Risultati positivi anche dai **veicoli commerciali, che rappresentano l'8% del noleggio a breve termine e il 16,7 del lungo termine**. In entrambi i casi, hanno segnato un aumento di fatturato superiore a quello delle automobili. Spiega Viano: «i furgoni hanno avuto una grossa ripresa stimolata dall'e-commerce e dalla gig economy. Ci sono anche state modifiche alle regole, ad esempio molti comuni sono diventati più restrittivi nei permessi per entrare nei centri urbani, condizionandoli alle emissioni. Questo ha stimolato il rinnovo delle flotte dei veicoli commerciali con tecnologie ibride, o anche elettriche. La nuova tecnologia tende a far premio per forme di utilizzo invece che di proprietà sulla base di un ragionamento non dissimile da quello che emerge nel trasporto persone. Dove la tecnologia è in forte evoluzione, c'è il timore di obsolescenza, e si preferisce il pay per use all'acquisto».

Il car sharing non riesce a decollare, alla ricerca di un nuovo modello di business

Alberto Viano, presidente di **Aniasa**.

Il car sharing non riesce ancora nemmeno ad avvicinare i numeri pre pandemia, i noleggi 2023 (circa 5 milioni) sono in calo anche sull'anno precedente, pesano la riduzione del business al di fuori delle grandi città e il calo dei livelli medi di utilizzo della flotta. Il segmento sta attraversando un periodo di adattamento del modello operativo.

Fra i dati 2023, si rileva l'allungamento del periodo medio di durata del noleggio, che avvicina quindi questa formula al più classico rent a car. Si sviluppano offerte week-end, estensione al pluri-giornaliero. dinamiche competitive.

Il noleggio abilita l'innovazione tecnologica ed è una leva di sviluppo per la diffusione dell'auto elettrica

Ma fra gli aspetti fondamentali di questo mercato ci sono le prospettive che offre a strategie di mobility as a service, ancora da esplorare, e il fatto che già oggi traina l'elettrificazione e l'innovazione. «C'è un rapporto chiaro fra evoluzione tecnologica e noleggio – sottolinea Viano -. Tanto più la vettura diventa un oggetto che evolve, quanto più per mantenersi aggiornati si sceglie il pay per use invece che l'acquisto di un'auto che fra cinque o sei anni potrebbe non avere il valore atteso. Il noleggio ha costi certi e consente di testare le tecnologie». Di Loreto rinforza il concetto: «il noleggio accelera la salita della curva verso le forme di clientela più restie ad accettare il nuovo, perché lo democratizza. Non si rivolge alla categoria di clienti che definiamo innovatori, che comprano le novità a prescindere. E' una leva di sviluppo importante per andare sulla seconda fascia di consumatori, che si aspettano funzionalità efficaci».

Il mercato italiano dell'auto elettrica è solo all'inizio della curva dell'innovazione, lontano dal mercato retail

Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company – Industrial & Automotive sectors.

Il partner di Bain si riferisce al fatto che Italia e Spagna sono, fra le sette big d'Europa, i mercati più arretrati nell'utilizzo delle auto elettriche. Rapportando le cifre alla curva dell'innovazione, hanno acquistato auto elettriche solo i cosiddetti innovatori, una fetta di consumatori che tradizionalmente acquista i nuovi prodotti in quanto tali, appena escono, perché devono essere i primi ad averle.

La curva dell'innovazione ideata da Everett Rogers si può applicare a tutti i contesti, ed è formata da un 2,5% di innovatori, come sopra descritti. «Nella seconda fase – prosegue Di Loreto -, entra nel mercato un 13% di anticipatori, gli early adopters. Amano il prodotto e la tecnologia nuova, ma si aspettano anche almeno un vantaggio, una funzionalità in più». Le successive due fasce rappresentano più dell'80% del mercato, e sono sostanzialmente i veri consumatori che bisogna raggiungere. Si dividono in maggioranza anticipatrice, che corrisponde al 34%, maggioranza tardiva, un altro 34%, e i ritardatari, 16%.

La quota di immatricolato mensile full electric sui 12 mesi è relativamente stabile, non presenta alcuna crescita. In **Germania, Francia e UK resta fissa fra il 12 e il 15%**, mentre Italia e Spagna sono fra il 3 e il 4%.

Quindi, il pubblico francese, tedesco, inglese è più avanzato nella curva dell'innovazione, Italia e Spagna sono ferme al primo gradino. «L'auto è il secondo investimento più costoso dopo la casa, segnala il partner Bain. E rapportando i dati sull'immatricolato alla curva dell'innovazione, «abbiamo Germania, Gran Bretagna e Francia che sono intorno al 14-16%, in attesa di fare il salto verso la maggioranza anticipatrice. Per fare questo salto devono intervenire evoluzioni di prodotto e incentivi all'acquisto, «perché la maggioranza anticipatrice vuole che il prodotto sia efficace da tutti i punti di vista nel rimpiazzare la vecchia

auto, e che costi poco».

In questo contesto Di Loreto individua un vincitore, il noleggio: «continua a crescere, presenta un trend consolidato non solo in Italia. Anzi, nel nostro paese, pur a fronte di una crescita importante, la quota resta più bassa che negli altri paesi europei, quindi ci sono spazi di mercato».

Una nuova politica fiscale sul noleggio invece che gli incentivi

Le associazioni di categoria ritengono che anche il decisore politico possa fare la sua parte per stimolare il mercato. **Aniasa** insiste sul tax divide fra Italia e altri paesi europei sulle auto aziendali: **la deducibilità fiscale è al 20%, mentre in altri Paesi EU si deduce il 100%** e senza limiti di valore. Un segnale positivo arriva dalla riforma fiscale, la legge delega prevede la riformulazione della disciplina dei costi parzialmente deducibili per le aziende, ma si attende ancora il decreto legislativo attuativo. La proposta **Aniasa** è di alzare il limite massimo deducibile a 26mila euro, rispetto agli attuali 18mila euro, e alzare all'80% la deducibilità dei costi delle vetture elettriche.

Sugli incentivi auto annunciati nel febbraio scorso e attesi entro al fine di questo mese di maggio, il settore ha apprezzato l'estensione al noleggio dei benefici fiscali in misura piena. E valuta positivamente la possibilità di una profonda revisione della politica degli incentivi a partire dal 2025. Viano auspica «un piano a lungo termine con fiscalità dedicate alle diverse motorizzazioni che possano rendere maggiormente prevedibili i costi e la deducibilità per le aziende. In questo modo si incentiva la transizione e non bisogna continuamente discutere nuovi incentivi che determinano un andamento ondivago del mercato senza aiutare strutturalmente la ripresa delle immatricolazioni».

Qualche dato generale sull'automotive e sulla partita con i competitor cinesi

In realtà il 2023 in Italia si è chiuso con una ripresa delle vendite, sono state immatricolate 1 milione 575mila autovetture, **con un progresso del 19% sul 2022**, ma siamo ancora sotto il livello pre Covid, con un gap di quasi il 20%.

Rispetto al 2022 le immatricolazioni sono crescite del 19%, ma siamo ancora lontani dai livelli pre-pandemici. All'appello mancano circa 300.000 vetture.

L'elettrico è intorno al 4%, pur sostenuto soprattutto dal canale noleggio. Il fatturato ha toccato il record di 45 miliardi di euro, che rapportato ai volumi continua a mostrare lo slittamento verso modelli di fascia più alta insieme alla politica di aumento dei listini. Il report **Aniasa** segnala il rischio che della crisi del modello produttivo delle city car da parte dei grandi player dell'auto, potrebbero avvantaggiarsi i car maker cinesi. I quali, in base alle stime, sono destinati ad accrescere la propria quota sul mercato europeo, dall'attuale 4-5% al 7% nel 2030.

Su questo fronte il cambiamento è avvenuto nel giro di pochi anni. Nel 2019, il 42% delle auto

vendute in Cina era di fabbricazione europea. Nel 2023, la quota è scesa a 32%, mentre i brand locali sono saliti nello stesso periodo dal 27 al 43%. **E ora sono i grandi player cinesi a farsi strada nel mercato europeo, dove aprono anche stabilimenti: Byd in Ungheria e forse anche in Italia, Chery a Barcellona, Geely pensa alla Polonia ma non esclude altre ipotesi.**

Il carmaker cinese Byd ha annunciato che costruirà la sua prima fabbrica in Europa. È la prima volta che un costruttore cinese di veicoli elettrici ufficializza l'intenzione di produrre in Europa.

Gli operatori dell'est asiatico, segnala Di Loreto, «stanno giocando le proprie carte in modo creativo. Chi apre stabilimenti in Europa, chi si compra navi da trasporto, e chi infine compra cantieri per costruire le navi per trasportare le auto in Europa. Il punto non è solo produrle, è anche farle arrivare sul mercato». Ultimamente è in crescita il gap fra importazioni e immatricolazioni di auto asiatiche. Ci sono auto che arrivano in Europa e restano nei porti perché il mercato non riesce ancora ad assorbirle. Quindi, i competitor asiatici sono pronti con l'offerta. «Vedremo nei prossimi mesi se il cliente europeo è pronto a recepire tutta questa nuova offerta» prosegue il partner di Bain. Oggi la penetrazione delle vetture cinesi in Europa è mediamente al 3%, ma «se guardiamo le vetture nei porti, vediamo che la quota potrebbe crescere in breve tempo, se i costruttori europei non avranno un'offerta altrettanto valida».

(Ripubblicazione dell'articolo del 21 maggio 2024)

Servizi di car sharing: il punto di ANIASA



Il 2023 è stato per l'industria della mobilità l'anno della ripresa, con una ulteriore crescita dei fondamentali rispetto al periodo della pandemia, che aveva colpito duramente sia il car sharing che la mobilità più in generale. Il Rapporto ANIASA dello scorso anno segnava il 2022 come l'anno della ripartenza proprio per il car sharing, che è stato chiamato a reinventarsi definendo un nuovo modello di business, passando cioè dalla fase di sviluppo a quella della piena maturità. Il 2023 è il primo anno di vero assestamento del nuovo modello operativo, sulla scorta di ulteriori consolidamenti nella compagine degli operatori di mercato.

Il car sharing si fa... lungo

Il 2023 registra alcuni valori in crescita, ma alla luce di un volume complessivo di attività in calo rispetto al 2022, complice anche la riduzione del business al di fuori delle grandi città ed il calo dei livelli medi di utilizzo della flotta, a loro volta legati anche a difficoltà nella manutenzione delle vetture. La ormai più robusta concorrenza di altre forme di condivisione (anche a 2 ruote) non agevola certo il ricorso alle 4 ruote, che sono ancora alle prese anche con una transizione verso nuove motorizzazioni e alimentazioni. Un 2023 ancora di cambiamento, che ha spinto i principali operatori ad aggiornare la propria offerta di servizio per far fronte ad una domanda più articolata.

Nel dettaglio dei numeri, **il 2023 ha visto poco meno di 5 milioni di noleggi nel corso dell'anno (4.970.000 per l'esattezza), circa il 10% in meno di quanto registrato nel 2022** quando si effettuarono poco più di 5.500.000 di noleggi; ancora sotto i valori del 2020 e ben lontani dai valori pre-pandemia (più di 10 milioni di noleggi). La pandemia ha quindi lasciato un segno profondo, forse indelebile, sul car sharing, che è sì cresciuto, **ma rimanendo ben lontano dalle aspettative pre-Covid.**

Cresce, invece, anche se di poco, **il numero di utenti "attivi negli ultimi 6 mesi", con circa 300.000 persone che hanno fatto ricorso al servizio di sharing (+4% rispetto al 2022, ma +23% rispetto ai valori del 2020).** La crescita più importante si registra nelle due principali città di Roma e Milano, che continuano a fare da traino alle auto condivise.

I segnali di consolidamento e stabilizzazione del business sono inoltre evidenti anche da due altri indicatori, la flotta gestita e la durata media del noleggio. Dopo 2 anni di calo, **il 2023 non vede ancora una risalita, ma piuttosto una sostanziale stabilizzazione. 3.500 vetture medie in flotta, dato allineato al valore del 2022. Anche quest'anno Roma e Milano la fanno da padroni, con l'80% della flotta complessiva.** Nonostante la fine del chip shortage ed il ritorno dell'offerta di prodotto gli operatori del settore sono rimasti cauti e hanno mantenuto una flotta costante.

Molto importante invece il trend della durata media del noleggio. Già nel Rapporto 2022 si era evidenziato un considerevole aumento, **fino a 77 minuti per ciascun noleggio; nel 2023 questo valore è salito ulteriormente raggiungendo i 95 minuti medi, ovvero poco più di un'ora e mezza.** Per sopravvivere al contesto di mercato e battere la concorrenza sulla "short distance" (monopattini, scooter,...) il car sharing gioca quindi la carta della durata e si fa...lungo.

Un car sharing **che strizza l'occhio al rent-a-car** (molti noleggi hanno una durata media di più di 2 ore) pur mantenendo un modello di business free floating. Un po' un unicum rispetto ai modelli visti in passato, che contrapponevano un noleggio al minuto su base free floating ad un noleggio a breve station-based. **La maggiore durata dei noleggi, supportata anche da formule week-end e noleggi pluri-giornalieri,** come banco di prova di una proposizione di valore evoluta e più distintiva; in sintesi: maggiormente focalizzata sulla stabilità dei fatturati e sulla semplificazione della flotta e delle operations.

Il profili dell'utilizzatore

Anche nel 2023 l'utilizzatore di vetture in condivisione si conferma lo stesso del passato; un profilo ben conosciuto già da tempo, ormai consolidato e senza cambiamenti significativi. Il profilo-tipo **riguarda una utenza di sesso maschile (circa il 65%) e la suddivisione per fascia di età conferma il mix degli anni precedenti, salvo un leggero recupero della fascia giovane 18-25 anni a discapito delle fasce centrali (36-45 e 46-55 anni). Il pubblico più giovane**

(18-35 anni) rimane in ogni caso la metà del pubblico complessivo del car sharing, in sostanziale parità con le fasce di età più senior (si segnala una certa differenza, a tratti non irrisoria, tra i mix di età dei diversi operatori di car sharing). Si evidenziano, come anche l'anno scorso, differenze non trascurabili nel mix di età dei singoli operatori del comparto, a dimostrazione di posizionamenti di mercato in parte differenziati.

Guardando la distribuzione settimanale dei noleggi, è interessante notare la sostanziale equivalenza dei diversi giorni: **nessun giorno della settimana si discosta dal rappresentare il 13-15% del totale dei noleggi settimanali**. Come confermato nei Report degli anni scorsi, la distribuzione per giorno della settimana è invece piuttosto uniforme tra i singoli operatori, senza scostamenti degni di rilievo.

Per quanto riguarda il consumo per fascia oraria, sostanziale stabilità del 2023 rispetto a quanto visto nel 2022. **In generale chi fa ricorso al car sharing lo fa nelle ore della mattina, subito dopo il picco di traffico privato della fascia 7:00-9:00** (il picco del traffico privato porta ad un allungamento della durata dei noleggi e quindi del relativo costo, disincentivando l'utilizzo dell'auto condivisa) e nella fascia serale, in particolare dopo cena (fascia 21:00-24:00).

Il modello rent-a-car

Dopo l'assestamento del 2022, il 2023 ha quindi registrato una evoluzione ulteriore del modello operativo del car sharing in Italia, evoluzione che si è realizzata all'insegna di una maggiore focalizzazione del servizio su un numero inferiore di città (principalmente metropoli) e su offerte di noleggio più a lungo termine. Di fatto **il car sharing è passato dall'essere un business "al minuto" all'essere un business "orario", parente più stretto del rent-a-car** (business "giornaliero") rispetto a prima.

Questa migrazione del modello verso durate più lunghe risponde sia alla necessità di dare stabilità ai ricavi e ridurre la complessità operativa (conseguenza di maggiori noleggi di durata inferiore) sia alla crescente pressione "da sotto" delle **nuove forme di mobilità urbana come il bike e scooter sharing e, soprattutto, la diffusione dei monopattini**.

Foto di Alvaro Reyes su Unsplash

Facebook Twitter LinkedIn WhatsApp

Consigli per il noleggio auto a breve termine: ritiro, consegna e servizi



Quando si parla di noleggio a breve termine, per auto e veicoli in genere, non sempre è inerente al mondo aziendale che ben lo conosce e sfrutta, anzi, stime **Aniasa** parlano di un **60% del fatturato italiano NBT inerente al leisure e di un 43% di clientela estera**.

Ecco allora, se non per tutti, per molti che non si trovano di fronte a un referente fisso e uso frequente, qualche indicazione utile, qualche consiglio. Per gestire al meglio l'approccio al noleggio auto di pochi giorni. Quello che, nei numeri, nel 2023 è ben cresciuto in Italia, arricchito di servizi accessori un tempo non presenti come ci raccontano spesso i player intervistati da Mission e MissionFleet, o i relatori dei **MissionForum**.

Consigli noleggio auto a breve termine

Uno dei fenomeni rilevanti e crescenti, è poi il cosiddetto Fly&Drive, con la gestione del

noleggi presso punti in aeroporto, ma regole e consigli valgono per ogni NBT:

- Prenotazione del servizio più adeguato dal fornitore preferito, tra rent-a-car diretti e agenzie o broker.
- Conoscenza dei costi aggiuntivi o servizi opzionali, del noleggio (es. seggiolino bimbi o secondo conducente), con verifica della dovuta assicurazione e delle eventuali franchigie (spesso diverse a seconda del fornitore di cui sopra).
- Verifica dei metodi di pagamento accettati e della valuta.
- Conservare un documento (anche semplice email) riepilogativa della prenotazione
- Verificare il veicolo prima dell'utilizzo e annotare eventuali danni o dotazioni differenti da quanto elencato al punto 4 (per alcuni usi occorrono infatti dei bolli / vignette autostradali / pneumatici invernali ecc...).
- Se necessario farsi spiegare il funzionamento del veicolo.
- Farsi condividere i contatti per caso di emergenza
- Per la riconsegna, dopo un noleggio di breve termine, conoscere gli orari di apertura e verificare lo stato del veicolo (nel caso avendo una ricevuta di avvenuta e corretta riconsegna). In particolare il livello del serbatoio carburante: deve avere lo stesso livello del ritiro, altrimenti se inferiore si pagano penali. In caso di consegna self-service, fotografare il deposito veicolo e chiavi.
- Verificare, dopo l'emissione della fattura, l'accredito di eventuali cauzione addebitate inizialmente.

ANIASA: i “Magnifici 7” europei nel decennio



Foto: Alberto Viano, presidente di **ANIASA**

“Se si osservano nell’attuale decennio i numeri delle immatricolazioni nei **7 Paesi d’Europa a maggiore densità automobilistica** (in ordine di volumi: Germania, Regno Unito, Francia, Italia, Spagna, Belgio e Olanda), risulta evidente che la ripresa post pandemia c’è stata, ma siamo ben lungi dal recuperare pienamente le vendite degli anni precedenti al Covid-19. Ovviamente non è soltanto la crisi economica ed energetica innescata dalla pandemia ad aver rallentato il mercato dell’automobile. si sono **aggiunte le tensioni internazionali della guerra tra Russia e Ucraina e anche le difficoltà dovute all’imposizione forzata della transizione ecologica**”, È quanto afferma **ANIASA** (Associazione nazionale industria autonoleggio, sharing mobility e automotive digital) in una dettagliata analisi. **Le immatricolazioni complessive dei Paesi Top 7 nel 2023 hanno fatto registrare un totale appena inferiore ai 10 milioni di autovetture, a fronte dei circa 12,4 milioni del 2019 (un volume simile a quello del biennio precedente).** Il mercato dei 7 Paesi, sceso al di sotto dei 10 milioni di immatricolazioni già nel 2020, ha continuato a calare fino al 2022, per poi dare un segnale di ripresa nel 2023, quando si è registrato un discreto **+14,8%**.

Sul versante dei **veicoli commerciali (LCV)**, le immatricolazioni hanno fatto segnare un andamento diverso, più altalenante, ma che ha evidenziato un trend di medio periodo simile: un crollo nel 2020 con la pandemia, una ripresa abbastanza netta nel 2021, di nuovo una

contrazione significativa nel 2022 e una risalita lo scorso anno (+16,6%), anche se su volumi complessivi inferiori a quelli del 2021. Dal 2019 al 2023 il mercato dei veicoli commerciali leggeri (0-3,5t) è passato da oltre 1,6 milioni di unità a poco più di 1,4 milioni.

In ambito **autovetture**, a differenza di quanto avvenuto nel 2022 sul 2021, tutti i Top 7 hanno mostrato un segno positivo, con il Belgio a far segnare il dato più favorevole (+29,5%) e la **Germania quello meno appariscente (+7,3%). Il +18,9% dell'Italia è il secondo migliore risultato**, anche se vicino al +18,4% dei Paesi Bassi e al +17,9% del Regno Unito.

Facebook Twitter LinkedIn WhatsApp

Crescono le immatricolazioni dei veicoli in EuropaMa i numeri restano ancora lontani dal 2019

Nonostante i numeri delle immatricolazioni auto parlino chiaro (a conferma di una ripresa post pandemia), l'Europa non ha ancora raggiunto i livelli delle vendite riferiti agli anni precedenti il Covid-19. Lo ha comunicato il **23° Rapporto Aniasa**. All'allentamento del mercato dell'automobile hanno contribuito sicuramente le tensioni internazionali della guerra tra Russia e Ucraina e le difficoltà dovute all'imposizione forzata della transizione ecologica.

Tabella 60 - Immatricolazione veicoli commerciali Top 7 EU 2019-23

EU-TOP 7	2019	2020	2021	2022	2023	var. % 2023/22
Belgio	81.233	71.311	71.571	56.093	67.578	20,5%
Francia	478.375	400.720	430.690	346.091	374.902	8,3%
Germania	303.735	266.728	264.572	228.883	257.710	12,6%
Italia	179.286	150.348	172.951	151.680	187.240	23,4%
Paesi Bassi	76.374	60.272	68.443	59.173	69.292	17,1%
Spagna	151.954	115.271	129.258	105.326	135.927	29,1%
Regno Unito	368.175	293.667	359.341	283.836	343.361	21,0%
Totale	1.639.132	1.358.317	1.496.826	1.231.082	1.436.010	16,6%

Fonte: Dataforce

Le immatricolazioni complessive dei Paesi Top 7 (in ordine di volumi: Germania, Regno Unito, Francia, Italia, Spagna, Belgio e Olanda) nel 2023 hanno fatto registrare un totale appena inferiore ai 10 milioni di autovetture, a fronte dei circa 12,4 milioni del 2019 (un volume simile a quello del biennio precedente). Il mercato dei 7 Paesi, sceso al di sotto dei 10 milioni di immatricolazioni già nel 2020, ha continuato a calare fino al 2022, riprendendosi poi nel 2023, quando si è registrato un discreto +14,8%.

Dal 2019 al 2023 il mercato dei veicoli commerciali leggeri (0-3,5t) è passato da oltre 1,6 milioni di unità a poco più di 1,4 milioni. In ambito autovetture, segnali positivi per tutte le Top 7, con il Belgio con il +29,5% e la Germania con il +7,3%. Il +18,9% dell'Italia è il secondo migliore risultato, anche se vicino al +18,4% dei Paesi Bassi e al +17,9% del Regno Unito.

Tabella 59 - Immatricolazioni autovetture – Top 7 EU 2019-23

EU-TOP 7	2019	2020	2021	2022	2023	var. % 2023/22
Belgio	554.989	436.930	390.269	372.469	482.411	29,5%
Francia	2.214.280	1.650.118	1.659.003	1.529.035	1.774.723	16,1%
Germania	3.607.258	2.917.678	2.622.132	2.651.357	2.844.609	7,3%
Italia	1.918.624	1.383.585	1.462.409	1.322.520	1.572.219	18,9%
Paesi Bassi	445.217	355.431	322.831	312.074	369.627	18,4%
Spagna	1.322.647	895.290	883.158	828.770	960.214	15,9%
Regno Unito	2.311.140	1.631.064	1.647.181	1.614.063	1.903.054	17,9%
Totale	12.374.155	9.270.096	8.986.983	8.630.288	9.906.857	14,8%

Fonte: Dataforce