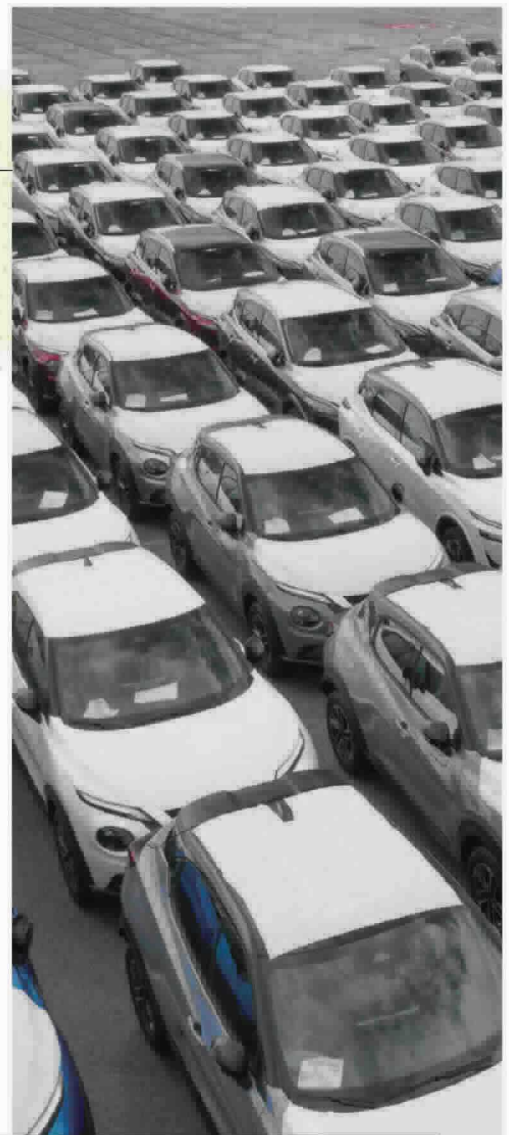


Noleggio

I numeri del business in Italia



RENTING IN SALUTE

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 dei veicoli ha continuato a marciare a velocità elevata, raggiungendo un giro d'affari di 14 miliardi di euro e una flotta di 1,3 milioni di mezzi. Toccato il record di immatricolazioni con oltre 525.000 unità e un valore complessivo di acquisti di 15 miliardi di euro.

I settore del noleggio veicoli continua a crescere nel nostro Paese. Rappresenta stabilmente il 30% delle immatricolazioni nazionali, con una quota "green" in aumento: il 33% delle nuove vetture elettriche e il 53% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio. Inoltre la flotta di auto e veicoli commerciali leggeri ha raggiunto 1,3 milioni di unità. L'attesa degli incentivi annunciati dal Governo, però, ha frenato negli ultimi mesi gli ordini e le nuove immatricolazioni. Per una vera transizione ecologica del parco circolante, l'Italia 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.

BREVE E LUNGO TERMINE

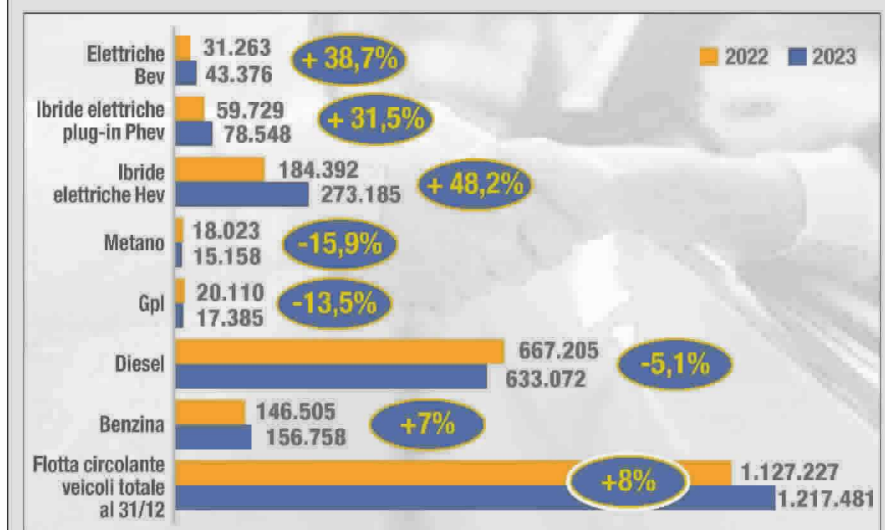
Superata la fase post pandemica e la successiva crisi dei chip, il 2023 del noleggio a breve termine ha registrato indicatori in crescita: il fatturato è ormai vicino a 1,5 miliardi di euro, i noleggi sono stati 4,3 milioni (+18%), per un totale di 36 milioni di giorno-

te di noleggio (+14%). Il rent-a-car sta quindi gradualmente recuperando quanto perso negli scorsi anni, anche se rispetto al 2019 manca 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%).

Il noleggio a lungo termine ha proseguito la crescita e penetrazione su aziende e privati, superando nel 2023

Alimentazioni alternative in crescita

(Flotta circolante per alimentazione, NLT, Italia)

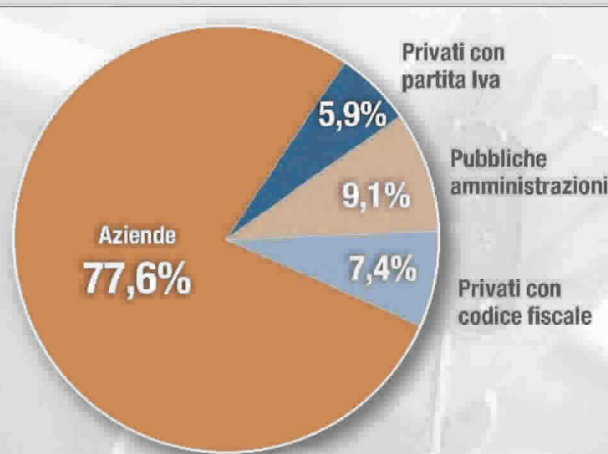


Fonte: Aniasa



I privati sono il 13,3%

(Flotta circolante per tipologia di cliente, NLT, Italia)



Fonte: Aniasa

COLPO D'OCCHIO

(Aniasa, Italia, 2023)

Fatturato totale noleggio

14 miliardi di euro

Immatricolazioni

525.700 (+25%)

Immatricolazioni per il lungo termine

450.000

Immatricolazioni per il breve termine

75.700

Flotta circolante totale

1.351.481

i 10,6 miliardi di euro di fatturato complessivo (compreso quello da rivendita dell'usato), 1,2 milioni di veicoli in flotta (+8%) e registrando un aumento delle immatricolazioni del 23,6%, per un totale di 438mila auto e veicoli commerciali leggeri, 82mila dei quali ibridi (full o plug-in) o elettrici. A fine 2023 i servizi del long term hanno raggiunto 254.000 soggetti: 90.000 aziende, 3.000 Pubbliche Amministrazioni e 161.000 privati (con e senza Partita IVA) che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto.

CAR SHARING

Il settore dell'auto condivisa, infine, 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. ◀

NLT: numeri in aumento

(Indicatori chiave del noleggio a lungo termine, Italia)

Voci	2023	2022	Var. %
Fatturato totale	10.604.648.761	9.393.631.696	+12,9%
Iva sul fatturato	2.004.280.176	1.723.400.212	+16,3%
Importo dei costi assicurativi RC	353.018.556	336.210.587	+5%
Importo dei costi per carrozzeria, meccanica, pneumatici	1.266.568.674	1.139.180.282	+11,2%
Flotta circolante veicoli al 31/12	1.217.481	1.127.227	+8%
Immatricolato auto e furgoni	438.347	356.415	+23,6%
di cui auto ibride ed elettriche	199.736	152.422	+31%

Fonte: Aniasa

Autonews

Mercato: cambiamenti in corso

L'ELETTRICO EUROPEO PARLA CINESE

■ di Nicolò Bertoldi

Fin verso la fine degli anni Sessanta, per descrivere qualcosa di bassa qualità si diceva che era "giapponese". L'espressione era usata per indicare oggetti di scarso valore, destinati a rompersi facilmente, povere imitazioni di prodotti occidentali rispetto ai quali erano venduti a prezzi inferiori. Nei decenni successivi il "made in Japan" ha fatto passi da gigante per migliorare la propria produzione con marchi che, nel tempo, sono diventati sinonimi di precisione e qualità costruttiva, conquistando non soltanto la fiducia e il rispetto dei consumatori, ma anche importanti quote di mercato tanto negli Stati Uniti come in Europa. Grazie all'affidabilità quasi leggendaria dei suoi veicoli, dal 2008 Toyota è la più grande Casa automobilistica al mondo in termini di immatricolazioni, con 10,5 milioni di auto prodotte nel 2023.

La stessa storia si sta oggi ripetendo in un altro Paese asiatico. Il copione è il medesimo, ma la velocità del cambiamento è impressionante e lascia sbalorditi. Parliamo, naturalmente della Cina, che già oggi è il primo mercato automobilistico al mondo e, dopo essersi aggiudicata quasi la metà del proprio consumo interno, si sta rapidamente lanciando alla conquista del globo con marchi che oggi conosciamo ancora poco, ma che sono destinati a diventare rapidamente sempre più familiari e di successo.

Soltanto cinque anni fa, il 42% delle auto vendute in Cina apparteneva a marchi europei e il 27% a brand lo-

Presenza sempre più massiccia di veicoli "made in China" nel "vecchio Continente" e in particolare in Italia, dove nei primi 9 mesi del 2023 se ne sono immatricolati il +50% rispetto all'intero 2022.

Quasi un'autovettura elettrica su quattro arriva da Pechino. La qualità costruttiva ha fatto balzi da gigante in pochissimi anni. Anche il mondo dell'autoriparazione e la fornitura di parti di ricambio si dovranno adeguare.





■ *Sopra: Xiaomi EV SU7, prima auto elettrica realizzata dal gigante degli smartphone, che si prospetta come una seria rivale della Tesla Model 3. A fianco: la Dolphin, modello "entry level" proposto dalla cinese BYD in Italia.*



cali. Nel 2023 questa situazione si è ribaltata, con il 43% di immatricolazioni di marchi cinesi rispetto al 32% di quelli europei, e parliamo di un mercato di oltre 30 milioni di vetture, in crescita del 12% sul 2022. Dal 2020 le esportazioni di auto sono aumentate del 233%, arrivando a quota 2,45 milioni di unità nel solo primo semestre 2023, di cui circa il 20% con destinazione Europa. Anche in questo caso, la ragione del successo è dovuta a un significativo miglioramento della qualità produttiva, che ha raggiunto e spesso superato gli standard "occidentali", come dimostrato per esempio dai risultati ottenuti nell'ultimo anno ai *crash-test* dell'Euro NCAP.

CONGLOMERATI ASIATICI

Un altro elemento importante è la capacità delle Case cinesi di presidiare tutte le fasce di mercato, dai quadricicli pesanti alle berline di ogni segmento, ai Suv, fino alla Hongqi L5 (Gruppo FAW) da 800.000 euro e perfino la supercar elettrica Nio EP9, capace di 1.341 CV (quest'ultima pro-
→

Autonews

Mercato: cambiamenti in corso

Tecnologia: i numeri parlano

(Auto che hanno ricevuto 5 stelle nel 2023 ai test EuroNCAP)

Paese del costruttore	Marca e modello automobile	Test effettuato, punteggio percentuale			
		Sicurezza occupante adulto	Sicurezza occupante bambino	Sicurezza del pedone	Presenza Adas
Germania	Volkswagen ID.7	95%	88%	83%	80%
Cina	NIO ET5	96%	85%	83%	81%
Germania-Cina	Smart #3	90%	86%	84%	85%
Germania	Mercedes-Benz EQ EQE Suv	87%	90%	80%	85%
Cina	BYD Dolphin	89%	87%	85%	79%
Giappone	Lexus	87%	87%	84%	81%
Germania	BMW Serie 5	89%	85%	86%	78%
Cina	NIO EL7	93%	85%	80%	79%
Cina	BYD Seal-U	90%	86%	83%	77%
Cina	BYD Seal	89%	87%	82%	76%
Corea del Sud	KIA EV9	84%	88%	76%	83%
Cina	Xpeng P7	87%	81%	81%	78%
Cina	BYD Tang	87%	87%	80%	73%
Cina	Xpeng G9	88%	85%	78%	78%

Fonte: Euro NCAP

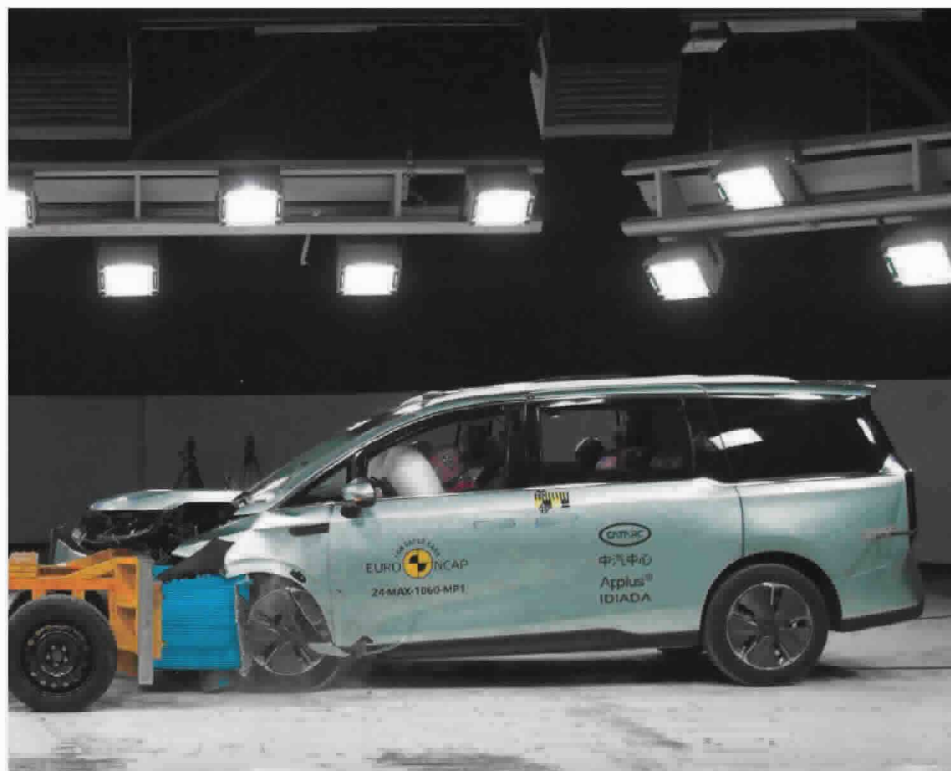
N.B.: ricordiamo che L' "European New Car Assessment Programme (EuroNCAP)", cioè il "Programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobili", definisce le modalità e valuta la sicurezza passiva delle autovetture di nuova costruzione. È un ente indipendente che raccoglie i principali "automobile club" europei.



dotta per conto del marchio cinese dal Gruppo RML in Inghilterra).

Prendendo spunto da quanto fatto da Toyota con Lexus alla fine degli anni Ottanta, alcuni produttori cinesi hanno già creato un proprio mar-





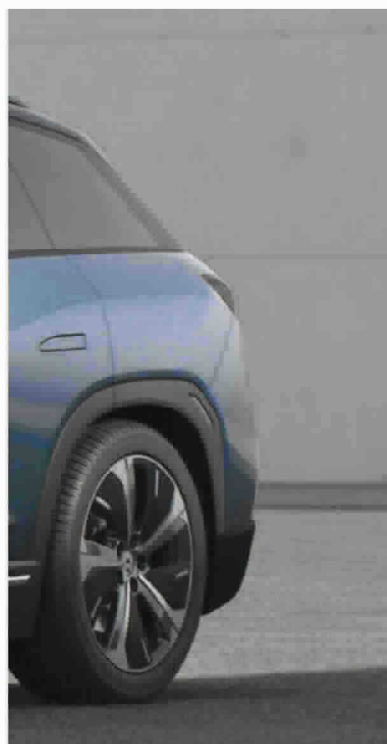
■ A fianco la Maxus Mifa, importata in Italia dal Gruppo Koelliker, durante i crash test eseguiti dall'ente europeo Euro NCAP nel 2024: ha ottenuto 5 stelle (la valutazione massima). Nella foto sotto: il Suv NIO EL.

chio premium per differenziare l'offerta sul mercato. Ne è un esempio il brand YangWang di BYD, che offre il Suv U8 da 1.100 CV in diretta concorrenza (e nella stessa fascia di prezzo) con il nuovo Land Rover Defender e la U9, supercar da 1.288 CV, capace di uno 0-100 in meno di due secondi. Entrambi i veicoli sono 100% elettrici, come l'intera produzione BYD a partire dal 2022.

Le Case cinesi, infine, dispongono di una produzione a grande integrazione verticale (cioè producono internamente quasi tutti i componenti a partire dalle materie prime) e un'enorme diversificazione della produzione in vari settori, che crea una grande economia di scala e permette di disporre di ingenti capitali da

I MARCHI CINESI CONQUISTERANNO ALMENO IL 7% DEL MERCATO EUROPEO ENTRO IL 2030 E RADDOPPIERANNO LA LORO QUOTA SU QUELLO GLOBALE.

fonte: Aniasa, Bain Company e USB



ITALIA E, intanto, in casa nostra... previsioni di sviluppo dei marchi tricolore

Delocalizzazione, processo di elettrificazione a rilento, aumento delle dimensioni delle auto: sono questi i tre principali trend evolutivi che caratterizzeranno la produzione del marchio Fiat negli anni a venire. E' quanto si evince dall'analisi che l'organizzazione ambientalista indipendente europea Transport & Environment (T&E) ha realizzato sulla base dei forecast di produzione di GlobalData. Se nel 2022, in Italia si è assemblata circa la metà (48%) delle 510 mila Fiat prodotte - con il restante suddiviso tra Turchia (26%), Polonia (25%) e Serbia (1%) - all'orizzonte si profilerebbe un'ulteriore tendenza alla delocalizzazione. Le previsioni di GlobalData suggeriscono che la maggior parte dei veicoli Fiat prodotti al 2030 sarebbero assemblati in Serbia (34%); alla Turchia, cui andrebbe il 25% della produzione, seguirebbe l'Italia (22%), dove si produrrebbe solo la 500 elettrica. La parte residua della produzione sarebbe distribuita tra Polonia (15%) e Algeria (4%). La conferma della produzione della Panda, nella sua versione elettrica, a Kragujevac in Serbia è un chiaro esempio della strategia in corso. La diminuzione della produzione Fiat in Italia non coinciderebbe, tuttavia, con una "ritirata" del gruppo Stellantis dal nostro Paese. I forecast prevedono che la multinazionale nata dalla fusione di FCA e PSA arriverà a produrre in Italia, alla fine di questo decennio, circa 630.000 veicoli, in crescita rispetto agli oltre 460.000 veicoli prodotti nel 2022. Si tratterebbe di volumi ben lontani dai picchi di produzione dell'automotive italiana (poco meno di 2 milioni di auto nel 1989), potenzialmente coerenti con uno scenario di riduzione del possesso di un mezzo privato e, guardando alla sola capacità di assorbimento del mercato nazionale, di diminuzione del tasso di motorizzazione, a oggi il più alto in Europa. ◀

Autonews

Mercato: cambiamenti in corso



investire in ricerca e sviluppo. La già citata BYD, per esempio, oltre ad auto e bus elettrici, produce batterie, pannelli solari, treni su monorotaia, e perfino il 50% degli Apple iPad.

Tale presenza in vari ambiti è oggi tipica dei conglomerati asiatici, basta citare la coreana Hyundai e l'indiana Tata (proprietaria di Jaguar Land Rover) e ricordare la nostra Fiat degli anni Sessanta, quando l'azienda possedeva le proprie ferriere e, oltre alle auto, produceva motori ferroviari, per navi e aerei, ma anche frigoriferi e lavatrici. Un esempio eclatante è quello di Xiaomi, brand noto soprattutto per la produzione di telefonini e altre apparecchiature elettroniche, che ha lanciato una propria au-

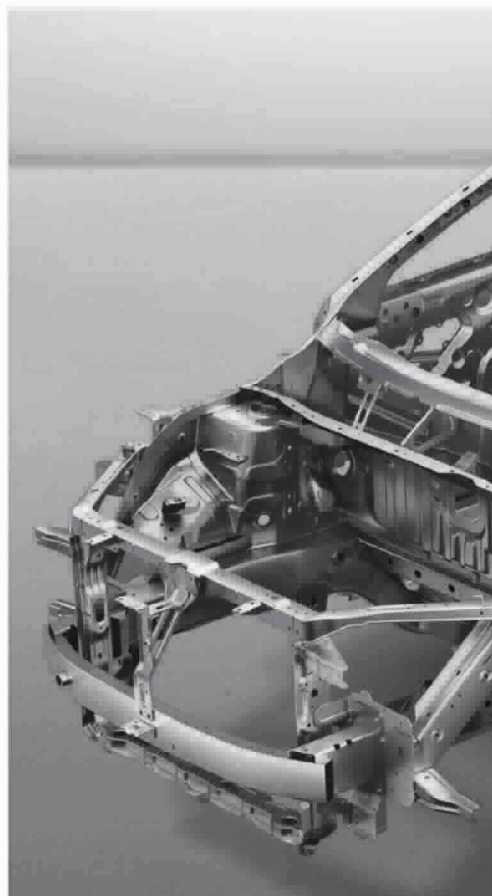
RICAMBI L'assistenza in Italia percorre due strade

E' bastata una nave incagliata nel Canale di Suez, qualche anno fa, a farci capire con chiarezza quali siano i rischi di una "catena logistica lunga" o, in parole semplici, di dover aspettare componenti e pezzi di ricambio che arrivano da lontano e che possono impiegare anche dei mesi per raggiungere le nostre mani. Per risolvere questo problema, le Case cinesi hanno adottato due differenti strategie. Una è più specifica per l'Italia, mentre la seconda ha un respiro europeo (e va oltre il solo tema della ricambistica). In Italia i marchi di Pechino hanno scelto principalmente di affidarsi a una serie di importatori specializzati, in grado di gestire anche l'aspetto del post-vendita. Citandoli in ordine alfabetico, ricordiamo:

- Desner per i quadricicli pesanti Jinpeng XY;
- DF Italia, divisione locale del gruppo Dongfeng, anche per il brand Voyah;
- DR, che oltre al proprio marchio DR propone Evo, Sportequipe e Ickx (queste ultime basate su progetti Chery e JAC, ma modificate in Italia per rispettare l'omologazione europea);
- Eurasia Motor Company per Foton;

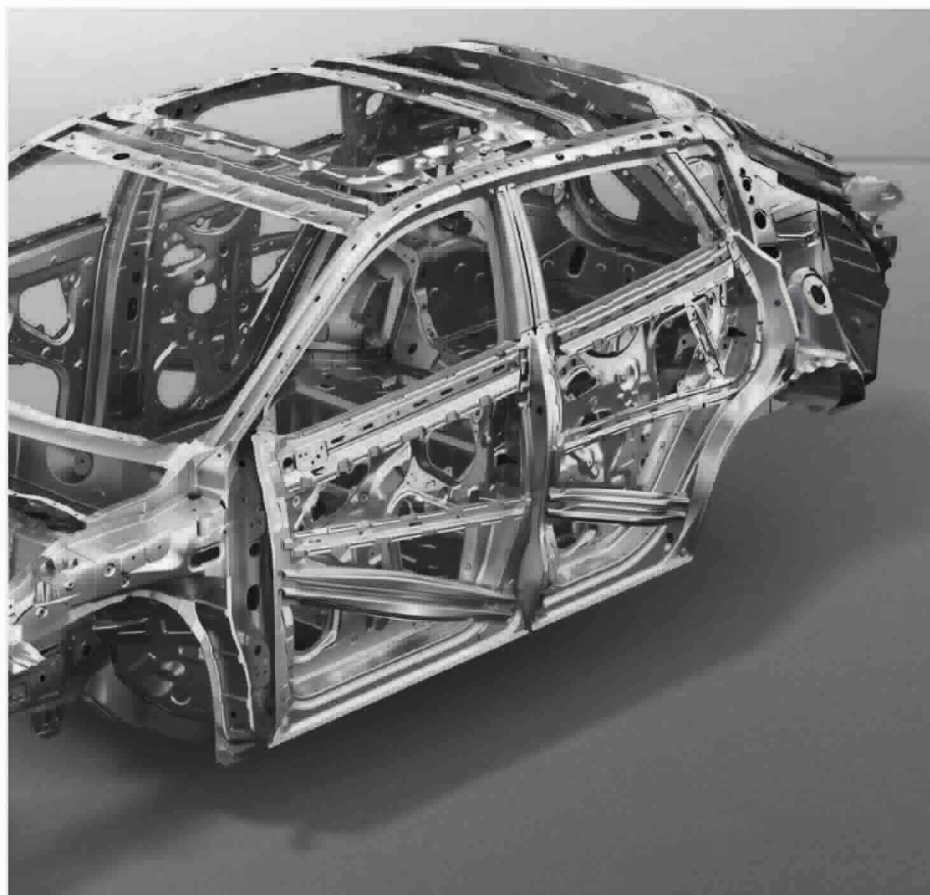
- Gruppo Koelliker per i brand Seres, Mitsubishi, KGM SsangYong e altri nei veicoli commerciali e microcar.

Per aumentare la propria presenza in Europa, alcune Case cinesi hanno "fatto shopping" di marchi storici del vecchio Continente, attraverso acquisizioni (come Geely che ha comprato Volvo, Lotus e quasi il 10% di Daimler A.G. proprietaria di Mercedes-Benz, oppure SAIC Motor che si è aggiudicata la MG) oppure joint-venture (sempre Geely che detiene il 50% di Smart), aggiudicandosi così, oltre a prestigiosi "blasoni" anche stabilimenti produttivi nell'Unione Europea. Altre Case stanno iniziando ad aprire propri siti produttivi in Europa, come la "Gigafactory", non di Tesla, ma di BYD, nella città ungherese di Szeged, oppure la fabbrica del Gruppo Chery (marchi Omoda e Jaecoo) a Barcellona (e che ha aperto una propria rappresentanza in Italia) o, ancora, secondo indiscrezioni dell'agenzia Bloomberg, la Dongfeng che sarebbe interessata ad aprire uno stabilimento proprio in Italia in grado di produrre oltre 100.000 veicoli l'anno. ◀





■ Nella foto: catena di montaggio nello stabilimento produttivo di Jipeng XY, quadriciclo elettrico cinese che arriva in Europa partendo dall'Italia, con le prime consegne in programma da metà estate. Le altre immagini si riferiscono, invece, alla Omoda 5 elettrica. La scocca di ultima generazione è realizzata per il 78% con acciai ad alta resistenza, con strutture dedicate all'assorbimento dell'energia negli urti, che le sono valse le 5 stelle di sicurezza di Euro NCAP (nel 2022).



to, la SU7 (prodotta negli stabilimenti Baic) a un prezzo di 27.750 euro, ricevendo quasi 90.000 ordini nelle prime 24 ore, ovvero l'intera capacità produttiva di tutto il 2024, e conta di aumentare la produzione da 150.000 a 300.000 veicoli l'anno.

INTEGRAZIONE VERTICALE

Tutti questi elementi portano all'inevitabile conclusione che la presenza di marchi cinesi in Europa e in Italia sia destinata ad aumentare significativamente e rapidamente nei prossimi anni. Secondo un recente studio condotto da Aniasa e Bain & Company, conquisteranno almeno il 7% del mercato europeo entro il 2030, mentre un'analisi condotta da USB stima che entro la stessa data gli OEM cinesi raddoppieranno la propria quota di mercato a livello globale, con percentuali ancora più importanti in Europa, che ha in prospettiva il passaggio a veicoli 100% elettrici entro il 2035.

In questo campo, le Case europee pagano lo scotto di un'integrazione

Autonews

Mercato: cambiamenti in corso



IL **19,5%** DEI **VEICOLI ELETTRICI** VENDUTI IN EUROPA NEL 2023 E' STATO PRODOTTO IN CINA (IN **ITALIA IL 23%**). LA QUOTA E' DESTINATA A RAGGIUNGERE IL **25%** NEL 2024.

fonte: Transport & Environment.

verticale molto inferiore, che sempre Usa stima essere solo del 30%, che non permette loro di essere competitive in termini di prezzo. A febbraio Mercedes-Benz ha annunciato che continuerà la produzione di veicoli con propulsori termici anche dopo il 2030. A maggio anche Bmw ha comunicato di non aver ancora stabilito una data per un proprio completo passaggio alle auto a zero emissioni. In Italia il tema dell'elettrico (Bev +Phev) stenta a "decollare" per quanto riguarda i privati, segmento in cui supera di poco il 4% delle immatricolazioni, mentre fa segnare un risultato in netta crescita nel settore del noleggio, dove rappresenta già quasi un terzo (29%) del totale.

Nonostante questo, però, uno studio dell'Osservatorio Auto e Mobilità della Luiss Business School, presentato dall'Unrae, mostra che nei primi 9 mesi del 2023 sono state vendute nel nostro Paese 59.400 vetture di brand cinesi (il 5% del totale





■ Sopra: la Seres 5, e-Suv premium e sportivo sviluppato dopo 5 anni di lavoro e di test. Nell'altra pagina: il Suv Jaecoo J7 Phev e il pick-up 4x4 Foton Tunland G7.

immatricolazioni), il che significa un +50% rispetto all'intero 2022, con 39.000 unità e il 3% delle immatricolazioni. Se parliamo, poi, esclusivamente di auto elettriche e consideriamo anche vetture "Made in China" ma di marchi non cinesi, come

per esempio MG, arriviamo a 14.982 auto sulle 66.679 targate in Italia nel 2023. Si tratta del 22,5% del totale, ovvero quasi una su quattro.

Tutto ciò lascia facilmente intuire come in Italia, più rapidamente che nel resto d'Europa, la quota di vei-

coli cinesi e - più in generale - orientali sia destinata ad aumentare significativamente, grazie anche alla presenza di affermati distributori come, per esempio, DR, il Gruppo Koelliker, Eurasia Motor Company e Denner (Jinpeng). ◀

POST-VENDITA Assicurare e riparare in Cina non è come in UK

Nel Regno Unito alcune auto elettriche, come per esempio la BYD Seal, sono diventate quasi "non assicurabili" o assicurabili soltanto a fronte di premi esorbitanti per colpa di gravi carenze nel livello di supporto tecnico e di ricambi. La stessa BYD è consapevole di queste criticità e ha organizzato un recente evento per gli assicuratori in cui ha presentato la propria strategia per le parti e le riparazioni nel Regno Unito. «Stiamo prendendo la questione molto sul serio e lavorando con le parti interessate, inclusa Thatcham Research, per trovare una soluzione a lungo termine», ha affermato un portavoce dell'azienda. Ben Townsend, responsabile del settore automobilistico presso la Thatcham Research, società di analisi dei rischi finanziata dal settore assicurativo, ha recentemente dichiarato: «Fondamentalmente non c'è nulla di sbagliato nelle auto che producono, sono buoni prodotti». Il problema è lo standard. L'assicurazione auto del Regno Unito funziona sulla premessa che i danni devono essere riparati secondo uno standard approvato dal produttore, ma per molti modelli cinesi non esistono informazioni rilevanti su "come fare" per riparare, perché il loro mercato interno segue regole differenti. Townsend spiega che il fatto che i costi del lavoro siano ordini di grandez-

za inferiori in Cina significa che le aspettative sono molto diverse. «Riparare l'intera fiancata di un'automobile è normale in Cina. Se hai un impatto laterale, ripareranno semplicemente l'intero lato della vettura perché la manodopera è estremamente economica. Quindi le Case forniscono informazioni per eseguire una riparazione allo stesso modo anche in una carrozzeria del Regno Unito, ma da noi una riparazione di questo tipo finirebbe per costare più del valore del veicolo, perché il costo della manodopera la rende impraticabile».

Anche ottenere i ricambi è spesso un grosso problema. Martyn Rowley, direttore esecutivo della National Body Repair Association parla a nome delle aziende di riparazione in tutto il Paese ed è fortemente critico nei confronti dei produttori cinesi, tra cui GWM Ora, che commercializza la "03": «Abbiamo riparatori che hanno demolito quell'auto per un qualcosa che qualsiasi carrozzeria ripristinerebbe in un attimo se si trattasse di una Ford o una Vauxhall», dice. «Purtroppo non è possibile ottenere i pezzi di ricambio; non sono disponibili per quel veicolo, il che penso sia ridicolo considerando che si tratta di aziende multimilionarie». ◀

Fonte: <https://www.autoexpress.co.uk>