

Arval Mobility Observatory

A U T O M O T I V E C O U N T R Y T R E N D S

ACT24

il nostro sguardo sul mondo automotive

CLICCA QUI
PER INIZIARE



INTRO

Benvenuto in ACT24.

ACT24 Automotive Country Trends è una rivista interattiva, navigabile comodamente da desktop.

All'interno delle pagine troverai, sempre in alto, il **menù contestuale** per muoverti agilmente tra i capitoli del documento e, sempre in basso a destra, **le frecce** per cambiare pagina. Sulle **colonne** a destra, presenti in tutte le pagine, invece, potrai leggere titolo e **dettagli di focus** riguardanti la sezione che stai visitando. Nei capitoli troverai degli **approfondimenti**, per aprirli basta un clic, per chiuderli ne basta un altro.

Buona osservazione.

Per iniziare a navigare le sezioni, **clicca** sulle voci del menù qui in basso.



1. LO SCENARIO ECONOMICO

Un'analisi sul mondo macro-economico redatta da BNL Economic Research Department

2. IL CONSUMO DEI BENI DUREVOLI

L'Osservatorio Findomestic racconta le tendenze di mercato relative ai beni durevoli

3. IL MERCATO AUTOMOTIVE

Il comportamento del mondo automotive dalle nuove alimentazioni alle soluzioni telematiche

ACT24 IN BREVE

Un estratto riassuntivo e conclusivo delle tematiche trattate nei precedenti capitoli

CREDITS

Una pagina volta a ringraziare chi ha contribuito con impegno alla stesura di OBS24

About Arval Mobility Observatory

Arval Mobility Observatory è l'osservatorio sulla mobilità di Arval. Riconosciuto come uno dei think tank più autorevoli nel settore delle flotte aziendali e della mobilità, sviluppa, divulga e condivide informazioni e analisi complete volte a raccontare il nuovo paradigma della mobilità.



Lo scenario economico: crescita, inflazione, commercio e banche

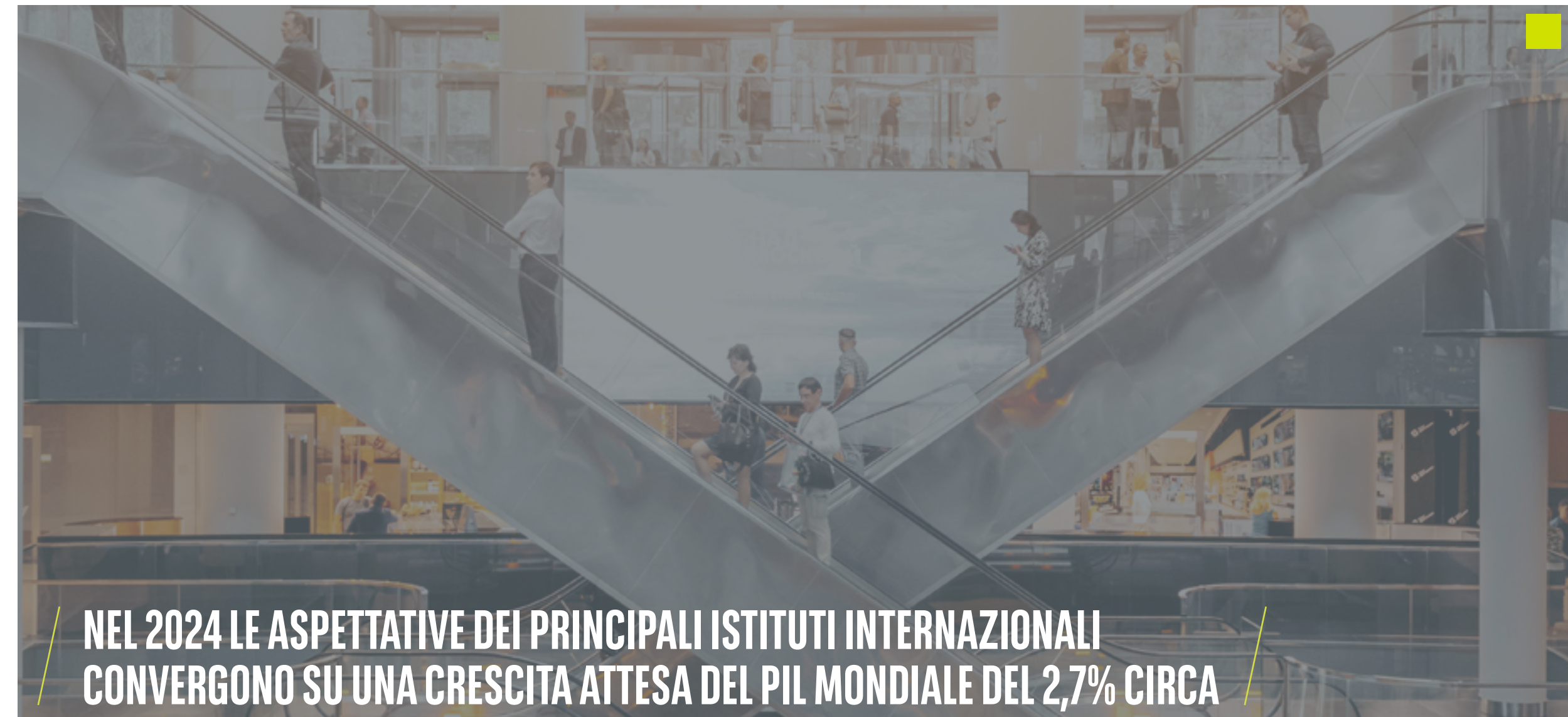
da un'analisi di BNL Economic Research Department

IL MONDO E LE PRINCIPALI ECONOMIE

Nella prima parte del 2023 il rallentamento atteso dell'economia globale è stato più contenuto delle attese; a partire dai mesi estivi, tuttavia, l'impatto delle politiche monetarie restrittive, la crescita molto debole del commercio internazionale e il calo della fiducia di imprese e consumatori hanno avuto un impatto più marcato sulla crescita. Nella seconda parte dell'anno l'attività ha rallentato soprattutto nei settori più sensibili alle variazioni dei tassi d'interesse, come il mercato immobiliare, e nelle economie più dipendenti dal finanziamento bancario, in particolare in Europa. L'incertezza dello scenario è stata acuita dal sorgere di ulteriori tensioni geopolitiche. Nel complesso, il tasso di sviluppo del Pil mondiale è stato circa del 3%. La crescita degli Stati Uniti è risultata lievemente superiore al 2%, nell'area dell'euro intorno allo 0,7% e in Cina al 5%.

I consumi delle famiglie hanno tenuto meglio del previsto con la spesa che è stata sostenuta principalmente dal buon andamento del mercato del lavoro con tassi di disoccupazione vicini ai minimi storici.

Nel corso del 2023 l'inflazione di fondo ha registrato un andamento discendente quasi in tutti i paesi, anche grazie al rientro dei prezzi delle materie prime energetiche dai picchi registrati a fine 2022. A partire da giugno, tuttavia, il taglio alla produzione di petrolio deciso dai principali paesi membri dell'OPEC+, problemi di natura logistica e l'emergere di nuove tensioni geopolitiche hanno contribuito ad aumentare la volatilità, in particolare del prezzo del gas naturale in Europa e solo per il 2025 l'inflazione si prevede di nuovo intorno al target nella maggior parte delle principali economie.



NEL 2024 LE ASPETTATIVE DEI PRINCIPALI ISTITUTI INTERNAZIONALI CONVERGONO SU UNA CRESCITA ATTESA DEL PIL MONDIALE DEL 2,7% CIRCA

L'ECONOMIA ITALIANA

Nel 2023, la ripresa dell'economia italiana ha rallentato, risentendo della crescente incertezza dello scenario internazionale, delle persistenti tensioni geopolitiche e di condizioni monetarie più restrittive. L'economia vive, inoltre, un'inattesa volatilità, alternando fasi di crescita a momenti di flessione, rendendo complessa l'interpretazione dello scenario generale.

Risentendo del rallentamento del commercio internazionale, le esportazioni italiane hanno perso slancio, dopo essere cresciute di circa il 20% sia nel 2021 che nel 2022. Un peggioramento che è apparso diffuso sia a livello settoriale che con riferimento alle aree geografiche di destinazione.

CAP.1

lo scenario economico

+3%
PIL MONDIALE

+2%
PIL USA

+0.7%
PIL EUROPA

+5%
PIL CINA

Nel 2023, l'economia italiana ha sofferto la caduta degli investimenti, che, dopo aver contribuito per oltre quattro punti percentuali alla ripresa nei tre anni precedenti, si sono ridotti, risentendo dei cambiamenti apportati alla normativa sugli incentivi pubblici, della persistente incertezza e del peggioramento delle condizioni economiche delle imprese. Nonostante il miglioramento degli ultimi mesi, i costi produttivi rimangono circa 20 punti percentuali sopra i livelli dell'inizio del 2021, influenzando la redditività ed orientando le decisioni di spesa, che risentono anche dell'accresciuto livello dei tassi.

A livello settoriale, il comparto dei servizi è tornato a crescere, sebbene con momenti di incertezza, spiegando la crescita italiana nel 2023. Le costruzioni, dopo aver sostenuto l'economia nella fase iniziale della ripresa, hanno sofferto gli effetti dei cambiamenti apportati agli incentivi pubblici per la riqualificazione degli immobili. Il comparto manifatturiero ha continuato a risentire del peggioramento dello scenario internazionale e del rallentamento delle esportazioni, con la produzione in calo da diversi trimestri.

Nonostante quanto accaduto negli ultimi mesi, la ripresa italiana risulta, comunque, solida, con un aumento del Pil di oltre il 3% rispetto alla fine del 2019, un recupero molto più ampio di quello registrato nelle altre economie europee. Le previsioni delle principali istituzioni parlano di un aumento del Pil inferiore all'1% sia nel 2023 che nel 2024, una dinamica che nasconde una ripresa della crescita trimestrale nel corso del 2024.

IL MERCATO DEL CREDITO IN ITALIA

Il credito bancario in Italia mostra chiari segnali di rallentamento. L'attenuazione della crescita economica, l'aumento dei tassi di interesse e un livello ancora elevato di liquidità hanno ridotto la domanda di prestiti da parte delle imprese e delle famiglie.

Il credito alle famiglie mostra un marcato rallentamento dei mutui per l'acquisto di abitazioni a fronte di una dinamica che resta positiva per il credito al consumo. La domanda di finanziamenti da parte delle famiglie per l'acquisto di abitazioni è diminuita in concomitanza con l'avvio della fase di normalizzazione della politica monetaria, riflettendo l'aumento del livello generale dei tassi di interesse e il calo della fiducia dei consumatori.

Anche il credito alle società non finanziarie riflette il più difficile contesto nel quale le imprese italiane si trovano ad operare. Gli investimenti, dopo una marcata fase di crescita, hanno registrato negli ultimi tre trimestri un rallentamento legato all'incremento dei costi, alla riduzione degli acquisti ed un minor ricorso al prestito bancario per effetto anche di condizione di liquidità ancora favorevoli. Pur in un contesto di flessione congiunturale per quanto concerne la raccolta bancaria, lo stock di depositi di famiglie ed imprese rimane su valori massimi storici (oltre 100 miliardi di euro in più rispetto a fine 2019 per entrambi i comparti) e rappresenta ancora quasi un terzo della ricchezza finanziaria complessiva.

La qualità del credito rimane elevata e non si evidenziano particolari segnali di deterioramento; tuttavia secondo le principali istituzioni, la decelerazione dell'attività economica e gli effetti del rialzo dei tassi di interesse non ancora interamente dispiegati, potrebbero incidere sulla futura capacità di rimborso dei debitori con una quota rilevante di prestiti a tasso variabile. A tal proposito la Banca Centrale Europea ha evidenziato nell'eurozona primi segnali di difficoltà nel comparto delle piccole imprese e mercato immobiliare.

IL CREDITO BANCARIO IN ITALIA MOSTRA CHIARI SEGNALI DI RALLENTAMENTO

3%

AUMENTO PIL ITA
rispetto al 2019

<1%

AUMENTO PIL ITA
2023/2024

Il consumo dei beni durevoli in Italia

da un'analisi di Osservatorio Findomestic

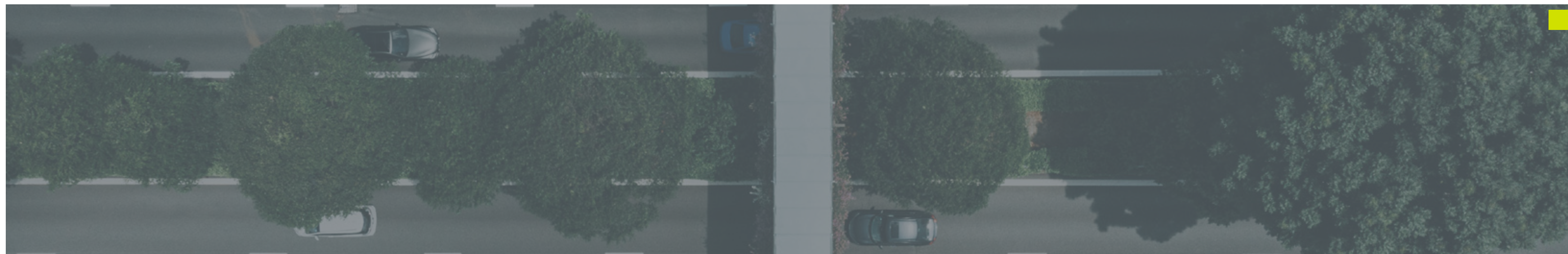
Il 2023 vede una crescita in valore dei consumi di beni durevoli (veicoli, mobili e beni tecnologici) del 9,4% circa, per un giro d'affari nell'ordine di 75 miliardi di euro, attestandosi su livelli sensibilmente superiori al 2019 (quasi 6 miliardi in più). In realtà non si è comprato molto di più rispetto al 2022 in termini di quantità, visto che i volumi sono cresciuti solo del 2,3%, ma si è speso sensibilmente di più, il 7% in più per la precisione. L'aumento dei prezzi medi d'acquisto è da imputare sia all'inflazione, e quindi all'aumento dei prezzi di listino, sia al crescente orientamento dei consumatori verso prodotti di qualità superiore, un orientamento riscontrabile prevalentemente all'interno di mercati come quello degli elettrodomestici e della telefonia e soprattutto, naturalmente, nelle famiglie con redditi medio-alti.

A differenza degli ultimi 3 anni, quando a sostenere la crescita dei consumi di beni durevoli erano stati i mercati del mobile e della tecnologia per la ritrovata centralità della Casa dalla pandemia in poi, quest'anno, a sostenere la crescita dell'aggregato è il valore del mercato veicoli che arriva a valere il 55% dell'aggregato durevoli grazie alle ottime performance del mercato dell'auto nuova e usata.

Il mercato Auto Nuova (domanda famiglie) ha chiuso con un aumento della spesa del 18%, beneficiando della proroga degli incentivi e soprattutto della (almeno parziale) risoluzione dei problemi di disponibilità di prodotto che ha consentito di immatricolare molte auto il cui ordine era stato effettuato nel 2022 e poi rimasto inevaso. Una ripresa, tuttavia, nettamente inferiore a quella che ha caratterizzato la domanda delle aziende e insufficiente per riportare il mercato sui livelli pre Covid (-20% rispetto al 2019 in termini di immatricolazioni e -7,4% in valore) perché frenata, in un contesto di incertezza e riduzione del potere d'acquisto, dal marcato aumento dei prezzi di listino e dall'incertezza tecnologica, ossia dall'indecisione del consumatore sulla motorizzazione da scegliere, un'indecisione che spesso porta al rinvio dell'acquisto.

Nel 2023 ritrova slancio anche il mercato dell'auto usata che registra a fine anno una forte crescita in valore (+19%) a fronte di una crescita molto più modesta dei volumi (+7.5%). A risollevarlo il giro d'affari è soprattutto l'aumento dei prezzi medi d'acquisto (oltre 10%) la cui domanda di auto usate è aumentata fortemente in parte perché molte famiglie hanno preferito scongiurare il rischio ritardo della consegna che ha colpito il settore del nuovo l'anno scorso, in parte per le difficoltà economiche che spesso non consentono di poter sostenere l'acquisto di un'auto nuova.

Restando ai Beni Durevoli: Veicoli, il mercato dei Motoveicoli continua a crescere e si colloca in termini di giro d'affari su livelli superiori del 50% a quelli pre-pandemia grazie ad incentivi più efficaci di quelli introdotti a sostegno dell'auto e al fatto che molte famiglie, alle prese con problemi di bilancio, hanno scelto un mezzo a 2 ruote come alternativa alla seconda o terza auto.



CAP.2

il consumo dei beni
durevoli in Italia

+2.3%

A VOLUME

+7%

A VALORE

55%

consumatori
in difficoltà
nell'accantonare
risorse finanziarie

CAP.2

il consumo dei beni
durevoli in Italia

In calo, invece, **la spesa in Tecnologia**. Un calo iniziato nel 2022 e del tutto naturale dopo i livelli straordinari raggiunti dal mercato nel biennio 2020-2021 quando, in tempi di pandemia, era scattata la corsa ad attrezzare la casa di tutti quei dispositivi tecnologici necessari per lavorarci e garantirsi l'intrattenimento che era negato fuori con le chiusure di cinema, teatri e stadi. Particolarmente negativa la performance del segmento TV che sconta l'anticipazione della domanda generato dal passaggio al nuovo segnale digitale terrestre nel 2021-2022. Male anche l'IT mentre tengono in valore, a fronte di un calo dei volumi di vendita, elettrodomestici e telefonia.

Tra i "mercati casa" il **Mobile** tiene meglio della Tecnologia e si conferma superiore come giro d'affari, con volumi in calo, ma una modesta crescita in valore (+2,3%) grazie anche alla proroga degli incentivi legati ai progetti di ristrutturazione e al rialzo dei prezzi.

Il 2023 è un anno positivo per i durevoli anche se la ripresa non poggia su basi solidissime. La crescita in valore è, infatti, gonfiata dall'inflazione, e dietro la spesa degli italiani si nasconde anche **una progressiva erosione del risparmio con il 55% dei consumatori che dichiara difficoltà nell'accantonare risorse finanziarie**.

CHE COSA ASPETTARSI PER IL PROSSIMO ANNO?

Secondo le stime dell'Osservatorio Findomestic nel 2024 proseguirà il rallentamento del ritmo di crescita dei consumi.

Gli italiani restano molto preoccupati per l'inflazione e il calo del potere d'acquisto e nove famiglie su dieci lamentano problemi economici. Evidentemente non solo le fasce sociali meno abbienti ma anche quelle medio-alte che magari, pur non avendo concreti problemi economici, pensano comunque di averne, avvertendo come tutti una flessione del potere d'acquisto.

Tutto ciò si ripercuote sulle intenzioni d'acquisto che, nonostante l'inversione di tendenza dopo mesi di calo, restano su livelli bassi e distanti da quelli pre Covid. Le famiglie si troveranno ancora a fronteggiare prezzi che si manterranno elevati, in molti casi senza poter più contare sul risparmio pregresso accumulato, con salari cresciuti meno dell'inflazione.



**SECONDO LE STIME DELL'OSSERVATORIO FINDOMESTIC
NEL 2024 PROSEGUIRÀ IL RALLENTAMENTO
DEL RITMO DI CRESCITA DEI CONSUMI**

il Mercato automotive

Mercato Italia PC + LCV	YTD 2023	YTD 2022	Diff. YTD %	MS 2023
Passenger Car (PC)	1.572.144	1.322.525	18,9%	89%
Light Commercial Vehicles (LCV)	187.119	151.680	23,4%	11%
Totale Mercato	1.759.263	1.474.205	19,3%	100%
Mercato Italia PC	YTD 2023	YTD 2022	Diff. YTD %	MS 2023
Privati	882.034	778.157	13,3%	56%
Società in proprietà e leasing	86.597	73.717	17,5%	6%
Totale NLT	376.807	308.465	22,2%	24%
Totale NBT	65.375	49.377	32,4%	4%
Totale Concessionarie + Case Auto	161.331	112.809	43,0%	10%
Totale Mercato Italia PC	1.572.144	1.322.525	18,9%	100%
Mercato LCV	YTD 2023	YTD 2022	Diff. YTD %	MS 2023
Ditte, artigiani e professionisti	25.350	25.154	0,8%	14%
Società in proprietà e leasing	75.351	65.765	14,6%	40%
Totale NLT	61.540	46.076	33,6%	33%
Totale NBT	11.083	6.811	62,7%	6%
Totale Concessionarie + Case Auto	13.795	7.874	75,2%	7%
Totale Mercato Italia LCV	187.119	151.680	23,4%	100%

fonte DATAFORCE

COSA HA DETERMINATO L'ANDAMENTO DELLE IMMATRICOLAZIONI?

Il trend delle immatricolazioni durante il 2023 è dovuto a molteplici fattori legati alla disponibilità di semiconduttori, alla distribuzione, ai prezzi di vendita ed alla crescente presenza di nuovi brand cinesi/orientali. Questi aspetti impatteranno in modo rilevante anche l'andamento del mercato automotive nel 2024.

DISPONIBILITÀ DI CHIP

Il recupero di volumi di immatricolato rispetto al 2022 è in parte riconducibile al recupero di capacità produttiva delle Case Auto durante il 2023, resa possibile dalla graduale – ma ancora parziale – risoluzione delle criticità della filiera produttiva che ha caratterizzato il periodo della pandemia relativamente alla carenza di chip indispensabili per il funzionamento di molti dispositivi a bordo dei veicoli. S&P Global Mobility stima che la scarsa disponibilità di semiconduttori abbia causato la mancata produzione di oltre 9,5 milioni di veicoli nel biennio 2020-2021 e di altri 3 milioni nel 2022, quando le tempistiche di consegna dei chip dall'ordine erano arrivate a superare i 12 mesi, rispetto ai 3-4 mesi del periodo pre-pandemia. Oggi la situazione è in miglioramento. A livello globale nel primo semestre 2023 la mancata produzione di veicoli dovuta alla carenza di chip è stata di circa 524mila unità, inferiore all'1%, quota decisamente meno marcata rispetto al passato.



CAP.3

il mercato automotive

Clicca la voce desiderata per visualizzare il relativo approfondimento

MERCATO AUTOMOTIVE
1-2-3-4

IMMATRICOLAZIONI
PER ALIMENTAZIONE

MERCATO USATO

FOCUS SICUREZZA

FOCUS DATI

LOGISTICA E CAPACITÀ DISTRIBUTIVA

A partire dal 2021 alcune criticità legate alla logistica hanno avuto un impatto importante sulla catena del valore. Il calo produttivo del mondo automotive – con conseguente diminuzione di veicoli da movimentare – e l'incertezza sulla ripresa del mercato hanno portato gli operatori logistici ad attuare azioni di contenimento dei costi e di diversificazione delle proprie attività di business. Gli operatori del trasporto stradale, ferroviario e marittimo hanno pertanto favorito il trasporto di beni caratterizzati da volumi di produzione più stabili e clienti con necessità di servizi di trasporto più prevedibili. L'impatto della diminuzione delle quantità di volumi di veicoli prodotti è stato particolarmente forte per gli operatori del trasporto su gomma, molti dei quali hanno dismesso una parte delle loro flotte: negli ultimi tre anni i più grandi provider logistici europei hanno dismesso il 27% della capacità, per un totale di circa 1.500 bisarce.

Questa situazione ha avuto inevitabilmente un impatto anche sui loro dipendenti: molti autisti hanno cambiato mestiere, mentre chi è andato in pensione non è stato rimpiazzato da nuove leve; questo ha generato una scarsità strutturale, tanto che il 5-10% dei mezzi di trasporto oggi non è operativo per mancanza di autisti. In aggiunta, la guerra tra Russia e Ucraina – iniziata a febbraio 2022 e tuttora in corso – ha visto arruolarsi un certo numero di autisti ucraini, russi e bielorusi, aggravando ulteriormente la scarsità di personale. Complessivamente la riduzione dell'offerta logistica ha portato un incremento delle tariffe, che in alcuni casi ha sfiorato il 300% (1), contribuendo a lasciare i **tempi complessivi di attesa del nuovo generalmente oltre i 6 mesi**.

Alcuni grandi OEM europei come Stellantis e Renault hanno preso iniziative per ovviare alla mancanza di autisti formando personale: recentemente hanno proposto ai dipendenti di diventare autisti di bisarca stimolandoli con un incremento di stipendio mensile di circa € 800,00. Stellantis si è spinto oltre siglando accordi con i concessionari per il ritiro diretto delle auto dalle fabbriche e portarli presso i punti vendita tramite "piccole bisarce" in base a tariffe concordate. Santo Ficili, country manager per l'Italia, conferma che oggi Stellantis in Italia opera circa 3.200 trasporti di vetture al giorno, di cui il 15-20% realizzati dai dealer. L'accordo, ha aggiunto Ficili, terminerà non appena la situazione sarà tornata alla normalità. Al momento una riduzione delle tempistiche di consegna nel breve periodo è difficile prevederla, sebbene alcuni analisti di mercato ipotizzino una diminuzione nella seconda parte del 2024. I costi sono attesi in graduale diminuzione per effetto di un progressivo aumento dell'offerta di servizi logistici, ma si stima rimarranno comunque significativamente più elevati rispetto al periodo pre-pandemia.



AUMENTO DEI PREZZI

Così come il 2022, anche l'anno appena trascorso si è caratterizzato da un'elevata inflazione. Solo nel quarto trimestre del 2023 i tassi di inflazione hanno iniziato una graduale discesa.

Nel 2022 il tasso medio di inflazione in Italia è stato del 8,1% per poi ridursi al 5,7% nel 2023. Riduzioni di simile entità si sono registrati sia nell'Eurozona (dal 8,3% al 6,3%) che a livello globale (dal 8,7% al 6,9%). I prezzi dei veicoli non hanno fatto eccezione subendo aumenti significativi. In Italia nel periodo 2019-2023 il prezzo medio delle vetture nuove è aumentato del 21,2% (2), passando da € 17.360 a € 21.040, con un incremento del 6,3% nel solo 2023.

Le cause sono da imputarsi ad un aumento generalizzato dei prezzi delle materie prime ed alla diminuzione delle quantità di autoveicoli prodotti, entrambi causati dai lockdown durante il periodo della pandemia. La quantità di automobili prodotte globalmente nel 2022 è stata inferiore del 7,7% rispetto al 2019.

(1) [fleetmagazine.com](https://www.fleetmagazine.com)

(2) [ilsale24ore.com](https://www.ilsale24ore.com)

Nello stesso periodo in Italia la produzione ha registrato una diminuzione del 13%. La tendenza è gradualmente cambiata solo nella seconda parte del 2023 che ha visto la produzione di autoveicoli a livello globale aumentare, seppur di un modesto 3% (3), allineato alla crescita economica (+2,9%) (4).

I listini sembrano aver raggiunto il picco e, dopo una certa stabilità nei primi mesi del 2024, i prezzi delle auto nuove potrebbero contrarsi nel loro valore di transazione del 3-5% nella seconda metà dell'anno, con effetto anche sulle quotazioni dell'usato.

Il graduale ma progressivo riequilibrio tra domanda e offerta di chip e di altra componentistica consentirà di aumentare la produzione di veicoli e, fattore molto importante in chiave volumi, aiuterà gli OEM a riallocare la produzione su modelli più economici, aumentando un'offerta che ha sofferto nel recente passato, quando i chip sono stati allocati ai modelli premium a più alto margine.

In questo contesto è inoltre bene ricordare che il 2023 è stato caratterizzato anche dall'ingresso sul mercato di nuovi brand (soprattutto provenienti dall'oriente), che hanno aumentato il numero di modelli disponibili, contribuendo - seppure in maniera ancora contenuta - all'aumento delle immatricolazioni.

La presenza di questi nuovi player è prevedibile aumenterà durante il 2024, portando ad una maggiore concorrenza nei mercati Europei e così sostenendo una ripresa dei volumi. Una prima conferma è arrivata dall'IAA Mobility Show di Monaco, tenutosi a di settembre 2023. La massiccia presenza di automaker cinesi - il doppio rispetto al 2021 con nomi di spicco quali BYD, MG e Seres - mostra lo sviluppo e la qualità della loro offerta, nonché il loro commitment sul mercato europeo.



CAP.3

il mercato
automotive

Clicca la voce
desiderata per visualizzare
il relativo approfondimento

MERCATO AUTOMOTIVE
1-2-3-4

IMMATRICOLAZIONI
PER ALIMENTAZIONE

MERCATO USATO

FOCUS SICUREZZA

FOCUS DATI

OUTLOOK 2024

Il mercato automotive globale prosegue la graduale ripresa con un 2024 in cui la domanda di veicoli è attesa in crescita del 3%. In Italia dopo la crescita delle immatricolazioni del 2023 (+19,3%) dovuta principalmente all'evasione di ordini degli anni precedenti, per il 2024 le vendite sono previste in aumento in un intorno del 4%.

Il prezzo dei veicoli nuovi, seppur previsto in leggero calo durante il 2024, rimarrà elevato, dopo aumenti di oltre il 20% registrati nell'ultimo triennio. Alla luce di questo l'acquisto di veicoli usati rimane una valida alternativa, nonostante i prezzi medi siano saliti in modo significativo nel recente passato.

Parte delle vendite aggiuntive rispetto al 2023 saranno generate dagli incentivi che il governo italiano ha messo a disposizione nel 2024, pari a 610 milioni di euro, ai quali saranno aggiunti i 320 milioni rimasti dal fondo previsto per l'anno appena concluso.

Non si prevedono cambiamenti in merito alle tipologie di veicoli che potranno beneficiare degli incentivi, regolamentati ancora secondo i livelli di emissioni di CO2 (0-20 g/km, 21-60 g/km e 61-135 g/km). Al momento in cui si scrive, il Governo italiano non ha ancora ufficializzato l'effettiva struttura dell'ecobonus; in attesa del testo ufficiale del DPCM in materia, sono emerse le seguenti indicazioni:

1. **Aumento dell'ammontare degli incentivi, soprattutto per l'elettrico (€ 11.000 - € 13.750) Ed in caso di rottamazione.**
2. **Differenziazione dei contributi a seconda della classe euro e di emissioni di CO2.**
3. **Maggiorazione del contributo per le famiglie con isee inferiore a € 30.000.**
4. **Introduzione degli incentivi alle persone giuridiche, ad eccezione dei concessionari auto (prima il contributo era previsto solo per le imprese di car sharing ed era al 50% per le imprese di autonoleggio).**
5. **Raddoppio del contributo previsto per i taxi e ncc dal decreto asset.**

CONTRIBUTI - AUTOVETTURE NUOVE - CATEGORIA M1

	fascia 0-20 grammi Elettriche		fascia 21-60 grammi Ibride plug-in		fascia 61-135 grammi
No rottamazione	6.000	7.500	4.000	5.000	0
Rottamazione fino a euro 2	11.000	13.750	8.000	10.000	3.000
Rottamazione fino a euro 3	10.000	12.500	6.000	7.500	2.000
Rottamazione fino a euro 4	9.000	11.250	5.500	6.875	1.500
Soglia prezzo massima i.e.	35.000		45.000		35.000
Platea	persone giuridiche*	persone fisiche con ISEE < € 30.000	persone fisiche e giuridiche*	persone fisiche con ISEE < € 30.000	persone fisiche

*persone giuridiche, ad esclusione di quelle che esercitano attività rientranti nel codice ATECO 45.11.0

fonte ANIASA

Il Ministro Urso non ha dato riferimenti all'idea di seguire l'esempio francese, che considerano nel conteggio della CO2 anche quella emessa durante produzione e trasporto, penalizzando le produzioni più distanti dall'Europa.

Confermata infine anche per il 2024, l'agevolazione per l'acquisto di infrastrutture di ricarica ad uso privato - le wallbox - come incentivo indiretto, ma importante, all'acquisto di veicoli full-electric. Il contributo è pari all'80% del prezzo di acquisto e posa in opera delle infrastrutture ad uso domestico per l'erogazione di energia per ricaricare veicoli elettrici, su un limite di 1.500 euro per le persone fisiche e 8.000 euro per i condomini.

MERCATO AUTOMOTIVE
1-2-3-4

IMMATRICOLAZIONI
PER ALIMENTAZIONE

MERCATO USATO

FOCUS SICUREZZA

FOCUS DATI

Immatricolazioni per alimentazione

IMMATRICOLATO PC-LCV DETTAGLIO PER ALIMENTAZIONE

Mercato Italia PC + LCV	YTD 2023	YTD 2022	Diff. %
Diesel (incluso MHEV)	514.013	442.440	16,2%
Benzina (incluso MHEV)	790.467	650.662	21,5%
GPL e Metano	149.854	135.513	10,6%
Full-Hybrid	162377	124.337	30,6%
Plug-In Hybrid	70.288	68.084	3,2%
100% Elettrico	72.264	53.169	35,9%
Totale Mercato Italia	1.759.263	1.474.205	19,3%

fonte DATAFORCE

Gli incentivi governativi per il 2023 che hanno consentito di ottenere importanti sconti sull'acquisto di veicoli nuovi sono stati funzionali soprattutto a sostenere le vendite di autovetture con motore endotermico (ICE) con emissioni di CO2 fino a 135 g/km, full e mild hybrid, i cui contributi dedicati sono stati esauriti in pochi mesi. Un sondaggio dell'Osservatorio Findomestic rileva come l'acquisto di un'auto full-electric sia ancora percepito

difficoltoso a causa del prezzo elevato, sia del veicolo (32% degli intervistati) che dei costi di ricarica (9%), e dall'incertezza della tipologia di alimentazione da acquistare (17%), derivata da una ancora acerba conoscenza dei veicoli con alimentazioni non tradizionali; infatti su quest'ultimo aspetto solo il 21% degli intervistati afferma di conoscere la differenza tra le alimentazioni mild hybrid, full hybrid e plug-in e solo il 10% ritiene di essere ben informato sulle caratteristiche di un'auto elettrica. Il fenomeno della range anxiety (ovvero il timore del guidatore che il veicolo abbia una autonomia di energia insufficiente a coprire la distanza stradale necessaria per raggiungere la destinazione prevista) non è più un tema reale e diversi studi hanno dimostrato che l'autonomia media attuale di un BEV è in grado di soddisfare largamente le esigenze di molti utenti senza ulteriori adattamenti o miglioramenti.

Rimanendo in tema di mobilità 100% elettrica, è interessante quanto sta emergendo per i veicoli commerciali leggeri, dove una ricerca di Transport & Environment evidenzia come il **Total Cost of Ownership degli eLCV possa essere inferiore del 25% rispetto al TCO degli equivalenti diesel. Lo studio calcola un rapporto TCO/km medio di € 0,15 per eLCV e di € 0,20 per LCV diesel.**

Oggi la quasi totalità dei modelli full-electric garantisce oltre 200 km di autonomia, con punte di 650/750 km per alcuni modelli premium, molto superiore alla distanza media percorsa quotidianamente in Italia, che è circa 30 km (5).

Un ulteriore aiuto alla diffusione di BEV arriva della crescente diffusione di infrastrutture per di ricarica elettrica.

In Italia al 30 settembre 2023 erano presenti 47.228 punti di ricarica ad uso pubblico, un incremento del 44% rispetto a 12 mesi prima. Il numero di colonnine che erogano energia in corrente continua – ovvero quelle in grado di garantire tempi di ricarica rapidi, e più utili a ridurre la range anxiety – ha raggiunto le 5.771 unità, più in aumento del 75% rispetto allo scorso anno. Sul 99% del territorio si può trovare almeno un punto di ricarica nel raggio di 20 km ed entro 10km sul'86% del territorio. Man mano che ci si avvicina ai centri urbani la densità aumenta fino a oltre 600 nel raggio di 10 km. In autostrada quasi un terzo delle aree di servizio è dotato di infrastrutture di ricarica.

(5) UNRAE

CAP.3

immatricolazioni per alimentazione

Clicca la voce desiderata per visualizzare il relativo approfondimento

MERCATO AUTOMOTIVE

IMMATRICOLAZIONI PER ALIMENTAZIONE 1-2

MERCATO USATO

FOCUS SICUREZZA

FOCUS DATI

OUTLOOK 2024

In Italia le auto full-electric immatricolate nel 2023 sul totale è stato pari al 4,2%, ben lontano da quanto avvenuto in altri paesi europei quali Olanda (oltre 30%), Germania (oltre 18%), UK (16,5%) Francia (circa 15%) e Spagna (circa 5%). Anche in considerazione di un parametro importante quale il reddito disponibile, il gap è significativo in quanto ad esempio in Spagna la quota di elettrico immatricolato è oltre 1 pp in più rispetto all'Italia nonostante il reddito medio degli spagnoli sia inferiore di oltre l'8%.

La situazione non cambierà nel breve termine: si stima che nel 2024 l'Italia rimarrà in ultima posizione per tasso di vendita degli EV rispetto agli altri mercati europei. Questo dipende da molteplici fattori quali il prezzo dell'energia superiore rispetto a quello negli altri paesi europei ed una potenza media disponibile nelle infrastrutture di ricarica private inferiore agli altri paesi. In Italia infatti gli impianti elettrici ad uso domestico offrono in media una potenza di 3kW, valore inferiore rispetto agli impianti delle abitazioni in altri paesi europei come Francia, Inghilterra e Germania, dove la potenza media erogabile è di 6 o 11 kW.

Questo aspetto è importante in quanto la ricarica del veicolo avviene in maggioranza in ambito domestico. Come evidenzia il rapporto Smart Mobility 2023 il 90% dei driver di BEV afferma di effettuare presso la propria abitazione oltre il 50% delle ricariche, mentre il 15% ricarica esclusivamente in ambito domestico.



OBIETTIVO 2026: 20.000 NUOVI PUNTI DI RICARICA

Infine, per quanto riguarda le strutture di ricarica, si prevede che a partire dal 2024 il tasso di crescita aumenterà ulteriormente grazie al programma di installazione di infrastrutture di ricarica elettrica previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), che prevede l'utilizzo di 743 milioni di euro per il periodo 2023-25.

L'obiettivo principale è mitigare l'impatto ambientale attraverso la realizzazione di 20 mila nuovi punti di ricarica entro il 2026, di cui 7.500 saranno dislocati lungo le superstrade e oltre 13 mila nelle aree urbane al fine di stimolare la diffusione di veicoli a trazione elettrica.

In particolare, entro giugno 2024 si prevede di costruire almeno 2.500 nuove stazioni di ricarica lungo le autostrade - un deciso aumento rispetto alle 851 attuali - e 4.000 nelle città, con una importante incidenza delle infrastrutture a corrente continua, così da creare una rete sempre più capillare e volta a soddisfare le necessità degli utilizzatori di veicoli elettrici. Inoltre, entro dicembre 2024 saranno contrattualizzati i progetti relativi alle colonnine di ricarica da realizzarsi nel corso del 2025, consolidando ulteriormente l'impegno a favore della mobilità sostenibile.



CAP.3

mercato usato

Mercato usato

L'impennata dei prezzi dei veicoli nuovi ha avuto un effetto positivo sulle vendite di veicoli usati. Secondo gli ultimi dati disponibili al momento in cui si scrive, nel 2023 i passaggi di proprietà al netto delle minivolture e al lordo delle km0 sono aumentati circa del 7% rispetto al 2022 ⁽⁶⁾ con 185 vetture usate passate di mano ogni 100 vetture nuove immatricolate.

Prosegue l'invecchiamento del parco circolante italiano, che oggi ha un'anzianità media di circa 12,5 anni, valore di gran lunga superiore agli 8,8 anni registrati nei primi anni 2000. L'età media elevata dei 39 milioni di auto in circolazione lo rende un parco auto decisamente inquinante, dove la metà è di classe Euro 4 o inferiore e quasi il 10% è stato immatricolato prima del 1993. Secondo un recente rapporto di J.P. Morgan Research per il 2024 ci si attende un'ulteriore crescita delle compravendite di veicoli usati del 5-7% dovuto al prezzo elevato dei veicoli nuovi, ad una perdita del potere d'acquisto degli italiani a causa dell'elevata inflazione ed alle aspettative di un calo delle quotazioni dell'usato del 10-20%, contro stime di riduzione dei listini del nuovo del 3-5%. D'altro canto, il ritorno post-pandemia a una mobilità condivisa - in particolare nelle aree urbane - e la percezione di un aumento dei costi di manutenzione (che renderebbe i veicoli usati meno convenienti), potrebbero contenere nei prossimi mesi la crescita del mercato dell'usato.



ETÀ MEDIA PARCO CIRCOLANTE ITALIANO 12,5 ANNI RISPETTO AGLI 8,8 DI INIZIO ANNI 2000

Clicca la voce desiderata per visualizzare il relativo approfondimento

MERCATO AUTOMOTIVE

IMMATRICOLAZIONI PER ALIMENTAZIONE

MERCATO USATO

FOCUS SICUREZZA

FOCUS DATI

Focus: la sicurezza stradale

Se nel 2019 i 3.173 incidenti mortali rientravano nel target suggerito dalla normativa dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite A/RES/74/299, che fissa l'obiettivo di ridurre il numero di vittime della strada del 50% entro il 2030 (7), nel 2022 la quantità di incidenti mortali è rimasta pressoché invariata a 3.159, valore decisamente superiore al valore suggerito di 2.741.

L'UNIONE EUROPEA HA UN OBIETTIVO ANCORA PIÙ AMBIZIOSO: SI TRATTA DEL **PIANO STRATEGICO VISION ZERO** VOLTO AD ELIMINARE COMPLETAMENTE GLI INCIDENTI MORTALI E GRAVI **ENTRO IL 2050**.

Secondo le rilevazioni ACI, in Italia solo nel 2022 ci sono stati 166.000 incidenti con lesioni e 230.000 tra vittime e feriti, con un impatto di 18 miliardi di euro di costi sociali da sostenere (pari quasi 1% del PIL).

È inoltre importante sottolineare che in Italia, il 95% degli incidenti avvengono su strade urbane o extraurbane; di questi, il 50% avviene in rettilineo, l'80% in condizioni di meteo sereno.

Situazioni di guida quindi ottimali, che sottolineano ancora di più come una buona parte degli incidenti avvenga per distrazione, velocità elevata o mancate precedenza.

Per raggiungere la Vision Zero, il Parlamento Europeo ha emanato alcune direttive che impongono azioni specifiche volte ad incrementare la sicurezza stradale. **Particolare attenzione è rivolta alle dotazioni dei veicoli in termini di dispositivi di sicurezza sia attiva che passiva**, volti a intervenire proprio su comportamenti poco sicuri alla guida. **Il progressivo incremento di veicoli dotati di sistemi ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) incrementerà il livello di sicurezza sulle strade in quanto contribuiranno a prevenire incidenti spesso causati da conducenti distratti o che seguono comportamenti poco sicuri sia attraverso segnalazioni al conducente, dandogli modo di agire di conseguenza, sia agendo in automatico sulla dinamica del veicolo.**

La General Safety Regulation – Direttiva UE 2019/2144 – prevede che dal 7 luglio 2024 i veicoli di nuova immatricolazione (categorie M, N e O) negli Stati Membri dovranno essere equipaggiati con tipologie di dispositivi avanzati di assistenza alla guida:

1. L'Automated Emergency Braking (AEB) che rileva situazioni di pericolo e attiva in modo automatico il sistema frenante del veicolo per evitare collisioni frontali o ridurre l'impatto;
2. Il Driver drowsiness & attention warning che monitora costantemente il livello di attenzione del conducente tramite sensori e lo avverte se ritiene che il suo livello di reazione sia insufficiente;
3. L'Intelligent Speed Assistance (ISA) per aiutare il conducente a mantenere la velocità entro i limiti previsti dal tipo di strada che sta percorrendo tramite avvisi e segnalazioni.
4. L'Advanced Driver Distraction Detection, sistema che aiuta il conducente a evitare brusche collisioni, rilevando i suoi movimenti improvvisi e il suo livello di concentrazione alla guida;
5. Il Lane keeping Assist (LKA), sistema avanzato di assistenza alla guida progettato per mantenere il veicolo nella corsia di guida e ad evitare sbandamenti;
6. La predisposizione all'installazione di dispositivi Alcohol Interlock per misurare il tasso alcolemico del conducente prima di poter condurre il veicolo.
7. La Black box, un dispositivo interno che registra informazioni relative alla guida ed eventi quali incidenti o furti, fornendo così anche un importante contributo in ambito assicurativo e giudiziario;
8. L'Emergency stop signal che agisce quando il conducente esegue un arresto brusco o una frenata di emergenza attivando automaticamente i fari di stop posteriori del veicolo in modo intermittente per avvisare gli altri conducenti della brusca frenata;
9. Un sistema di reversing detection che consente al conducente di essere consapevole della presenza di persone e oggetti nella parte posteriore del veicolo al fine di evitare collisioni durante la retromarcia, solitamente tramite telecamere posteriori;

Tra i sistemi ADAS imposti dalla General Safety Regulation che si sono dimostrati più efficaci troviamo l'Automated Emergency Braking (AEB), il Drowsiness & Attention Detection (DAD) ed il Lane Keeping Assist (LKA).

BENEFICI LEGATI AGLI ADAS

Il più alto livello di sicurezza reso possibile dall'implementazione dei sistemi avanzati di assistenza alla guida (ADAS) ha impatti significativi sull'economia delle flotte aziendali. **Gli ADAS contribuiscono a ridurre il numero di incidenti stradali e la loro gravità** laddove non si riesca ad evitarle una collisione grazie a funzioni come il controllo adattivo della velocità, il mantenimento della corsia di marcia, il freno automatico d'emergenza e altri sistemi di assistenza alla guida.

Meno incidenti e incidenti meno gravi causano minori lesioni e lesioni più lievi ai passeggeri e danni ai veicoli, e si traducono in premi assicurativi legati alle flotte aziendali meno onerosi. **Veicoli più sicuri contribuiscono anche a ridurre le assenze dei collaboratori** dovute al un coinvolgimento in sinistri stradali sia a migliorarne il morale in quanto si sentono più tutelati.

Ciò può portare ad una **maggiore produttività e soddisfazione sul lavoro**, e di riflesso costi inferiori e performance migliori per l'azienda. Inoltre, inserire in flotta veicoli dotati di **ADAS consente di ridurre gli oneri della non-sicurezza con conseguenti benefici economici diretti per l'azienda** e indiretti sui costi sociali a carico della collettività.

SECONDO ALCUNI STUDI, I COSTI ECONOMICI DELLA NON-SICUREZZA SI STIMA POSSANO ARRIVARE A €1.500/ANNO/VEICOLO, DI CUI CIRCA UN TERZO SONO OCCULTI.

Rispetto a un canone annuale medio considerato, i costi occulti rappresentano circa l'8% e possono arrivare a triplicare nel caso di aziende con flotte poco virtuose in termini di sicurezza.

SICUREZZA E COMPANY CAR POLICY

L'adozione degli ADAS rappresenta un'opportunità per adeguare le Company Car Policy non solo per adeguarsi ai cambiamenti normativi e alle nuove tecnologie da implementate sui veicoli, ma anche per avere un impatto positivo sugli obiettivi aziendali, grazie al contributo che questi dispositivi possono dare per produrre una guida più attenta, consapevole, efficiente e sostenibile.



GLI ADAS CONSENTONO DI RIDURRE GLI ONERI DELLA NON-SICUREZZA CON CONSEGUENTI BENEFICI ECONOMICI DIRETTI E INDIRETTI

CAP.3

focus: la sicurezza stradale

Clicca la voce desiderata per visualizzare il relativo approfondimento

MERCATO AUTOMOTIVE

IMMATRICOLAZIONI
PER ALIMENTAZIONE

MERCATO USATO

FOCUS SICUREZZA
1-2

FOCUS DATI

Focus: i dati e la connettività

Il crescente utilizzo dei dati nell'ambito della mobilità consente di ridurre gli incidenti stradali, migliorare l'efficienza operativa e promuovere pratiche più sostenibili, contribuendo ad una mobilità più governabile e, perciò, più sicura, efficiente e sostenibile.

L'utilizzo dei dati porta molteplici benefici ai soggetti coinvolti nell'ecosistema della mobilità: le aziende, i driver, gli utenti della strada ed anche all'ambiente.

L'utilizzo dei dati è funzionale ad una gestione più efficiente delle flotte aziendali su più aspetti. Nel 2023 Verizon ha realizzato un sondaggio che ha coinvolto 1.538 fleet managers Europei, da cui emergono dati incoraggianti circa i benefici dell'implementazione di sistemi telematici e di geolocalizzazione nelle flotte:

1. L'86% degli intervistati sostiene di aver realizzato un ROI positivo nel primo anno dall'implementazione di soluzioni di tracking.
2. il 59% afferma di aver aumentato la produttività, sia attraverso una diminuzione dei consumi di carburante sia diminuendo il numero di incidenti. Il calo di sinistri ha causato inoltre un calo di circa il 22% dei premi delle polizze assicurative, rendendo l'implementazione dei sistemi telematici di bordo decisamente conveniente.

Inoltre le aziende segnalano progressi sul fronte dell'impatto ambientale: il 47% ha ridotto le emissioni di CO2 grazie all'implementazione di sistemi di tracciamento GPS che hanno consentito di ottimizzare i percorsi.



L'IMPATTO DEI DATI SULLA MOBILITÀ

Gli ADAS previsti dalla General Safety Regulation sono dispositivi stand-alone, non connessi al mondo esterno. Sono utili a migliorare la sicurezza ma in grado di evitare collisioni - o limitarne l'impatto - esclusivamente con gli utenti della strada ed alle infrastrutture visibili dai sensori del veicolo. La loro evoluzione prevede che questi dispositivi siano connessi, ovvero che permettano al veicolo di interagire con le infrastrutture stradali, altri utenti della strada ed altri veicoli connessi in rete al fine di scambiare dati in tempo reale utili a prevenire incidenti anche con soggetti non visibili dai sensori del veicolo. Ad esempio, l'Intelligent Speed Assistance (ISA) connesso è in grado di adattare la velocità del veicolo in tempo reale ai limiti di velocità in vigore sul tratto di strada percorso, con benefici significativi per la sicurezza.

Un ulteriore esempio è relativo alla rilevazione della presenza di altri veicoli e utenti della strada connessi in rete ma non visibili dai sensori tradizionali a causa di punti ciechi, strade tortuose, incroci nascosti - in altre parole dove non c'è line-of-sight. Qui la tecnologia vehicle-to-everything (V2X) viene in aiuto rivelando i pericoli nascosti, non solo al conducente ma a tutti gli utenti della strada connessi nelle vicinanze, in quanto consente ai veicoli di comunicare tra loro, con le infrastrutture stradali e con pedoni, ciclisti e operai.

In terza battuta l'utilizzo dei dati sul traffico condivisi in tempo reale dai veicoli connessi consente una gestione più intelligente e dinamica del flusso veicolare con benefici in termini di efficienza e sostenibilità. I sistemi di gestione del traffico basati sull'utilizzo dei dati sono in grado di ottimizzare la temporizzazione dei semafori, regolare la velocità del traffico e fornire indicazioni in tempo reale per ridurre la congestione stradale.

Con l'aumento dei veicoli connessi in circolazione questi potranno rilevare i dati sul traffico e condividerli in tempo reale con le infrastrutture stradali estendendo i benefici di questa applicazione al di là delle zone dove sono presenti infrastrutture, quali ad esempio i semafori.

(8) [etsc.eu](https://www.etsc.eu)

(9) [etsc.eu](https://www.etsc.eu)

(10) La latenza è il tempo necessario affinché un segnale raggiunga un dispositivo e torni indietro. La latenza delle reti 4G è nell'ordine dei 100 ms, per le reti 5G circa 1 ms.

(11) The Times

CAP.3

focus: i dati e la connettività

Clicca la voce desiderata per visualizzare il relativo approfondimento

MERCATO AUTOMOTIVE

IMMATRICOLAZIONI PER ALIMENTAZIONE

MERCATO USATO

FOCUS SICUREZZA

FOCUS DATI 1-2

LE CONNECTED CAR IN ITALIA

Oggi la percentuale di consumatori italiani che possiede un'auto con almeno una funzionalità smart supera il 40%; tra le soluzioni più diffuse troviamo i box GPS/GPRS per la localizzazione e la registrazione dei parametri di guida con finalità assicurative (oltre 10 milioni), anche se la crescita è trainata principalmente da auto nativamente connesse tramite SIM (4,3 milioni).

Le novità normative rappresenteranno un'importante spinta di crescita: da un lato l'obbligo di integrare specifici ADAS all'interno di tutte le vetture di nuova immatricolazione (come detto a partire dal 2024), dall'altro quello di immatricolare solo veicoli a emissioni zero (2035). La connettività avrà infatti un ruolo molto importante nella gestione dei nuovi veicoli elettrici e nel garantire scambi di informazioni tra auto e infrastruttura (ad esempio, per individuare le stazioni di ricarica più vicine).

IL DATA ACT E LE PROSPETTIVE PER IL FUTURO

Lo scorso 27 Novembre 2023, il Consiglio dell'Unione Europea ha ufficialmente dato il via libera al Data Act, la prima legge comunitaria che disciplina l'economia dei dati industriali e che ha l'obiettivo di stimolare l'innovazione, eliminando le barriere all'accesso ai dati.

Nella realtà dei fatti, il Data Act consentirà a partire dal 2026 ai proprietari e agli utilizzatori di oggetti connessi (dalle auto connesse alle macchine industriali, fino agli elettrodomestici intelligenti) di accedere ai dati generati dal loro utilizzo in modo libero (mentre prima di oggi gli unici proprietari di questi dati erano i produttori e i fornitori terzi di servizi).

Per il mondo dell'auto è un cambio di prospettiva importante che va dalla possibilità di regolare accessi e parcheggi nei centri cittadini alla registrazione degli incidenti (con conseguente chiamata automatica di emergenza), dal migliorare i servizi legati alla manutenzione predittiva alla modifica dei premi assicurativi con le offerte basate sullo stile di guida, ecc.. Con queste premesse, **maggior sarà il numero di veicoli connessi, maggiori saranno i vantaggi sia per i proprietari e gli utilizzatori dei veicoli stessi, sia per la società più in generale**: l'opportunità di scambiare ed utilizzare in modo libero i dati permesso dal Data Act ha un grande potenziale economico per un settore che nell'Unione Europea è stimato in 270 miliardi di euro entro il 2028. Inoltre i dati costituiscono un prezioso input per il mercato dell'Internet of Things che così potrà crescere fino a 11 trilioni di euro entro la fine del decennio.



**SCAMBI DI INFORMAZIONI TRA AUTO
E INFRASTRUTTURE GARANTITI
DALLA CONNETTIVITÀ DEI NUOVI VEICOLI**

CAP.3

focus: i dati
e la connettività

Clicca la voce
desiderata per visualizzare
il relativo approfondimento

MERCATO AUTOMOTIVE

IMMATRICOLAZIONI
PER ALIMENTAZIONE

MERCATO USATO

FOCUS SICUREZZA

FOCUS DATI
1-2

ACT24 in breve

LO SCENARIO ECONOMICO

La crescita globale nel 2023 è caratterizzata da un rallentamento dovuto a una serie di fattori, tra cui la guerra in Ucraina, l'inflazione e la stretta monetaria delle banche centrali. Il trend dovrebbe continuare nel 2024: se le aspettative dei principali istituti internazionali dovessero realizzarsi (2.7% circa), l'anno che si sta aprendo avrebbe il tasso di crescita più basso registrato dalla crisi finanziaria del 2007, ad esclusione del 2020. Stime di crescita ridotte anche per quanto riguarda l'Italia, per la quale le previsioni delle principali istituzioni parlano di un aumento del PIL inferiore all'1%, sia per il 2023 che per il 2024.

IL CONSUMO BENI DUREVOLI

Per il 2023 si è registrata una crescita in valore dei consumi di beni durevoli (veicoli, mobili e beni tecnologici) del 9.4%, per un giro d'affari che supererà i 75 miliardi di euro (+ 6 miliardi rispetto al 2019). In realtà i volumi sono cresciuti solo del 2,3%, ma si è speso ben il 7% in più. La crescita a valore è "gonfiata" dall'inflazione, con la conseguente perdita del potere d'acquisto e progressiva erosione del risparmio degli italiani, che in questo scenario potrebbero non sostenere a lungo i consumi.

IL MERCATO AUTOMOTIVE

1. Un mercato in lenta ripresa
2. La diffusione dei BEV prosegue ma al di sotto degli altri Paesi Europei
3. Il mercato dell'usato è destinato a mantenersi su livelli elevati
4. Sicurezza stradale: una opportunità anche per la riduzione dei costi
5. Dati e connettività per una mobilità più intelligente e sostenibile

Credits

L'Arval Mobility Observatory ringrazia sinceramente tutti coloro i quali hanno contribuito con precisione e professionalità alla realizzazione di questo documento:

BNL ECONOMIC RESEARCH DEPARTMENT

Amalia De Rose - Responsabile Public Affairs, Media & Research BNL BNP Paribas

Stefano Ambrosetti - Head of Banking Research Senior Economist

Paolo Ciocca - Chief Economist

Simona Costagli - Senior Economist

Carla Tripoti Russo - Economist

OSSERVATORIO FINDOMESTIC BANCA SPA

Claudio Bardazzi - Responsabile Osservatorio Findomestic



Arval Mobility
Observatory



TORNA SU

