

# La mobilità che...non cambia

*Un'Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo e chi...non può ancora permetterselo*

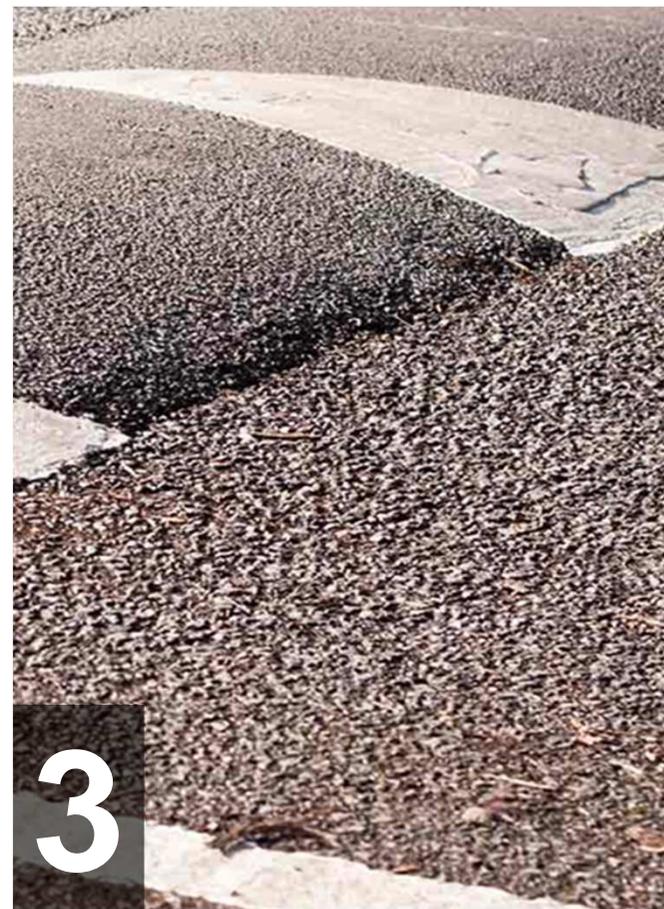
**Gianluca Di Loreto**  
Partner, Bain & Company

**11 Maggio 2022, Milano**

**BAIN & COMPANY** 

 **ANIASA**  
Associazione Nazionale Industria dell'Autoveicolo,  
della Sharing mobility e dell'Automotive digital





## Agenda

---

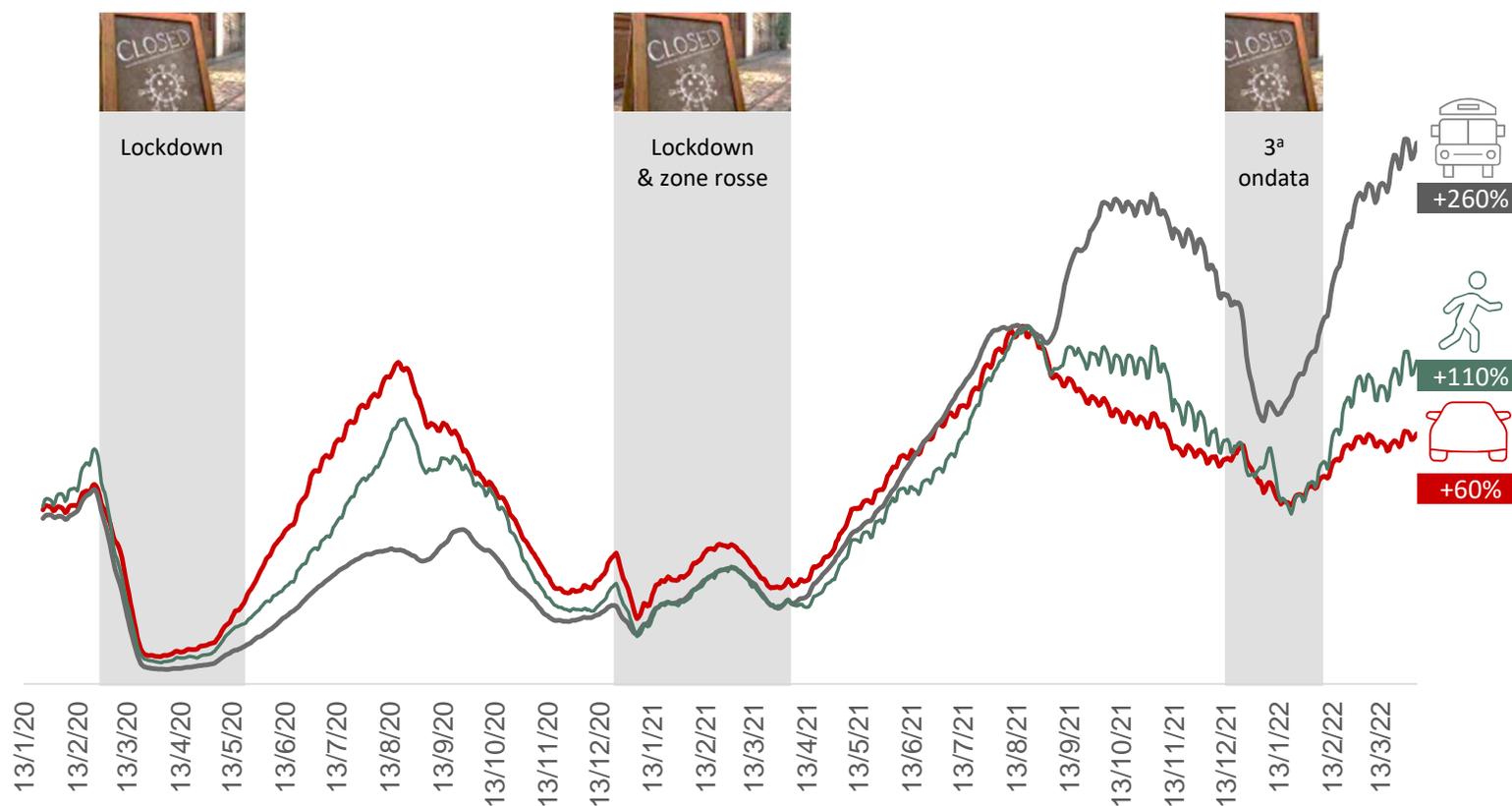
# La pandemia è ormai alle spalle, come dimostrano gli italiani che sono tornati ad utilizzare i mezzi di trasporto in misura anche maggiore che in passato

## Mezzi di mobilità

Alla fine di ogni ondata di COVID-19 o periodo di lockdown, gli italiani sono sempre tornati a muoversi più di prima.

L'auto è utilizzata ad oggi da circa il 60% in più rispetto al gennaio del 2020, ma anche gli altri mezzi di mobilità mostrano un trend simile, se non superiore.

Andamento del numero di ricerche su «Mappe» di Apple (13/01/20=100, Italia)



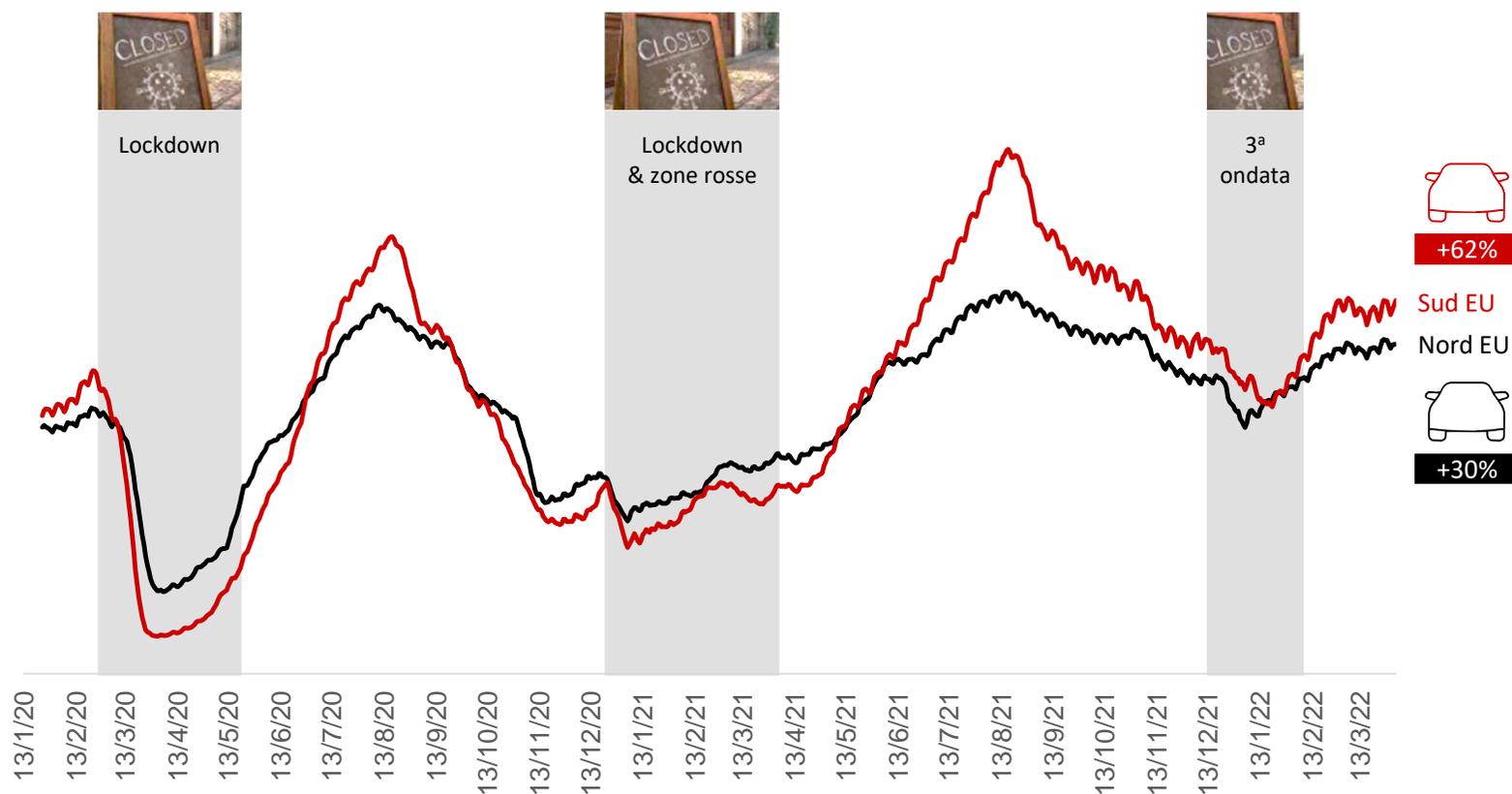
Situazione simile anche nel resto d'Europa, anche se i Paesi più a Sud hanno recuperato un utilizzo molto maggiore dell'auto (+62% vs. +30%)

### Confronto

Recupero molto simile per i principali Paesi del Nord Europa, con Germania, Francia e Regno Unito in un range uniforme del +20-40%.

Italia e Spagna si confermano due Paesi molto simili, con un andamento pressoché sovrapponibile delle curve di mobilità ed un +60-65% rispetto al valore indice di inizio 2020.

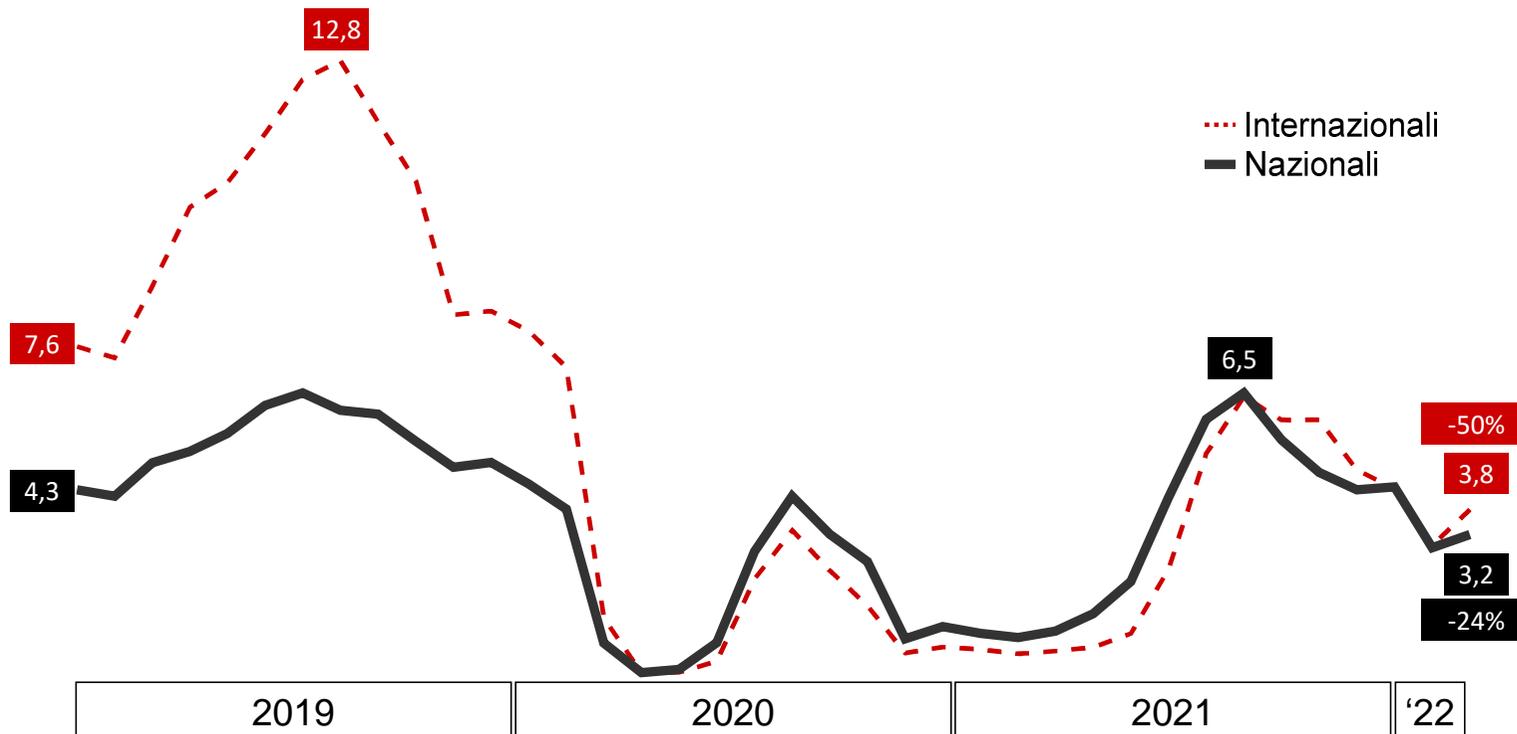
Andamento del numero di ricerche su «Mappe» di Apple (13/01/20=100)



Fonte: Apple; Sud Europa = Italia + Spagna, Nord Europa = Germania + Francia + Regno Unito

Il contributo alla mobilità italiana è peraltro un fenomeno tutto locale, visto che i turisti internazionali sono ancora molto al di sotto dei livelli storici (-50%)

Evoluzione numero passeggeri negli aeroporti italiani (Dati in M)

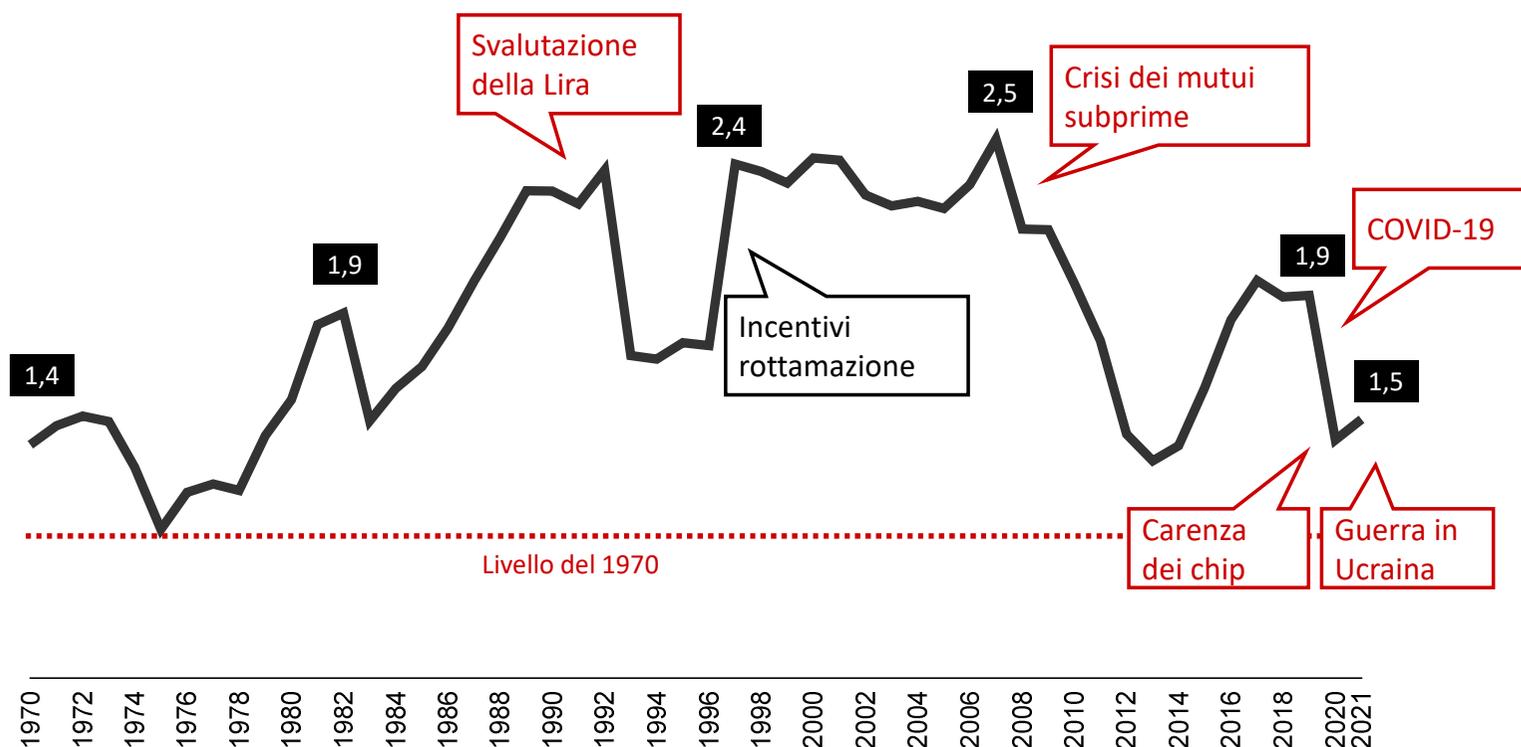


Fonte: Assaeroporti, Aprile 2022



Nonostante la ritrovata mobilità, il mercato è tuttavia nel suo momento di peggior crisi dagli anni '70, con un 2021 a 1,5M e un 2022 che promette peggio

Immatricolazioni di vetture nuove in Italia (M unità)



Fonte: UNRAE

### Crisi successive

Nel 2020 la crisi pandemica aveva già colpito duramente il settore auto, che aveva appena iniziato a riprendersi nel 2021.

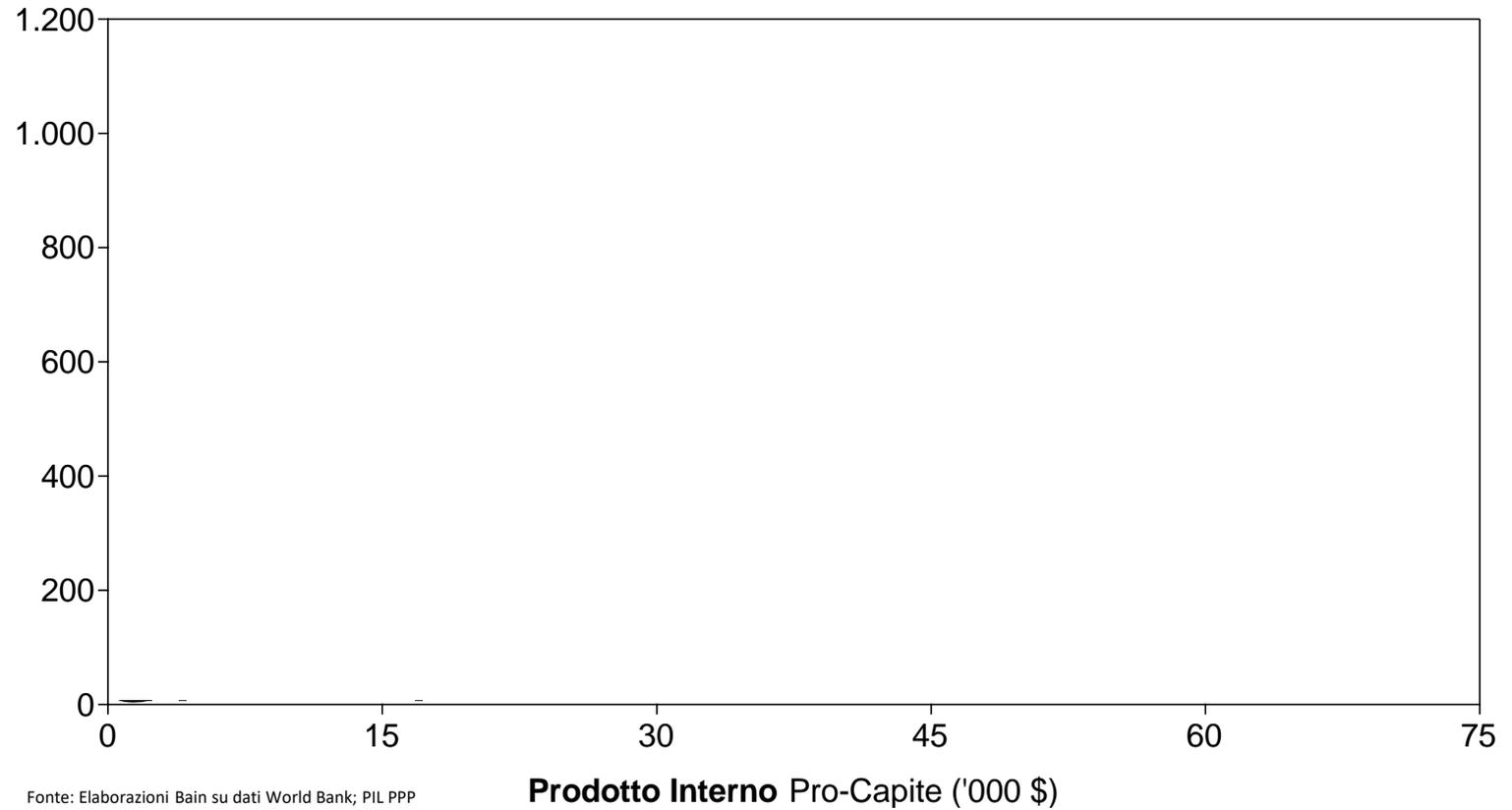
La successiva crisi dei chip, seguita dallo scoppio della guerra Russia – Ucraina e dalla mancanza dei sistemi di cablaggio, ha continuato a soffiare sul fuoco della crisi, peggiorando la situazione del mercato.

Il che non sarebbe di per sé un problema grave, visto che l'Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo con ~670 auto ogni 1.000 abitanti



Indice di Motorizzazione (2019-2020, Popolazione 18-65 anni)

Auto / 1.000 Abitanti



Fonte: Elaborazioni Bain su dati World Bank; PIL PPP

# Gli italiani sono infatti talmente affezionati (o costretti...) all'uso dell'auto da averne praticamente più di una ciascuno

## Un'auto per ciascuno

La combinazione del numero di auto con la popolazione residente in ciascun Paese per fascia di età consente di stabilire il reale tasso di penetrazione delle vetture.

L'Italia ha anche più di un'auto a persona, arrivando quindi a circa 1,5 auto per ciascun nucleo familiare.

## Auto per abitante in età di guida (2020, 18-65 anni)



Fonte: Elaborazioni Bain su dati World Bank, ISTAT

39,7 

Milioni di vetture circolanti

25,7 

Milioni di nuclei familiari

2,3 

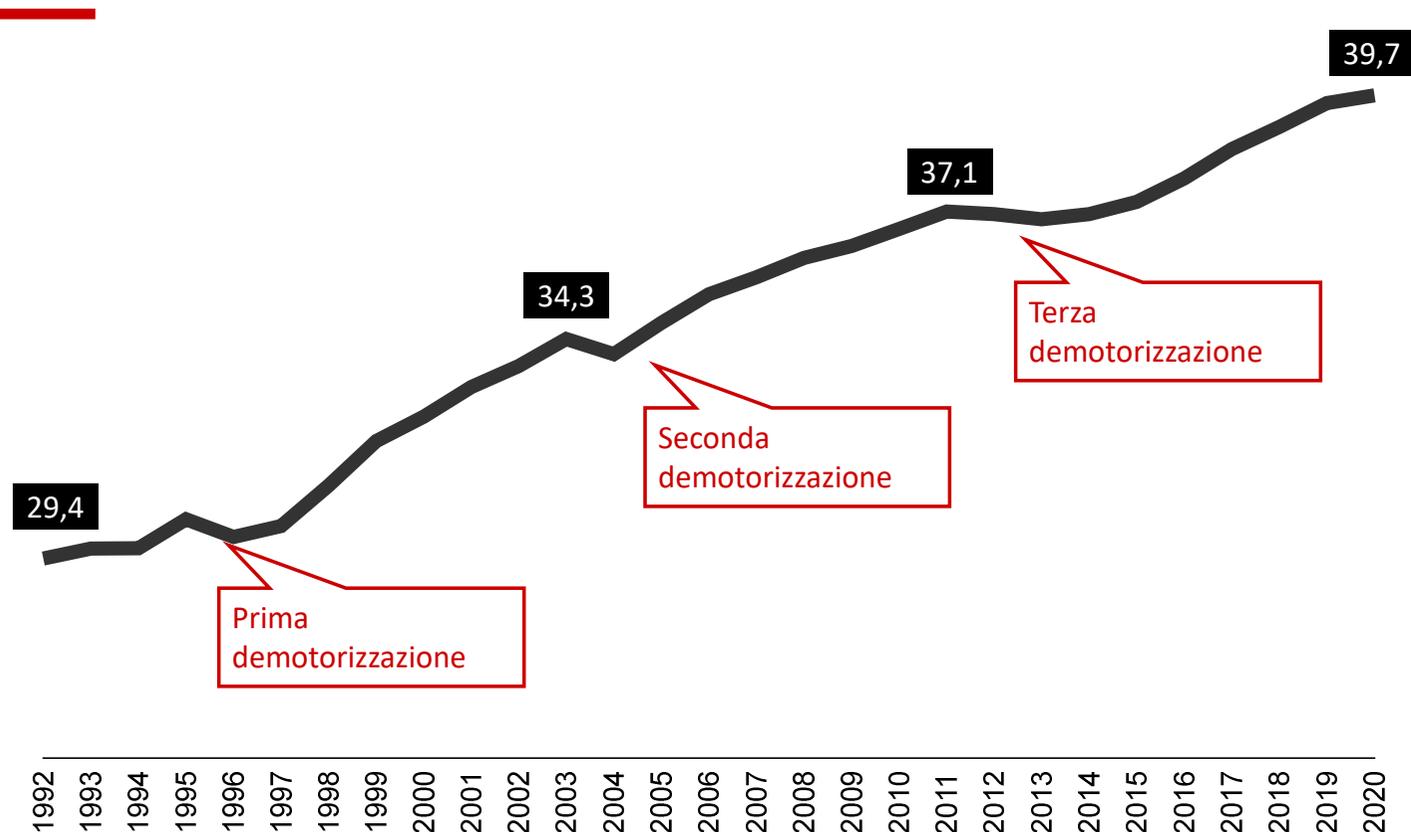
Persone per nucleo

1,5 

Auto per nucleo familiare. Gli italiani hanno in media prima e seconda auto. Queste dinamiche sono la chiave per una evoluzione pratica della mobilità.

Nonostante il crollo delle vendite di vetture ed il tasso di motorizzazione tra i più alti...il parco circolante continua però a crescere praticamente senza sosta

Parco circolante vetture in Italia (M unità)



Fonte: ACI

Un'Italia che adora l'auto

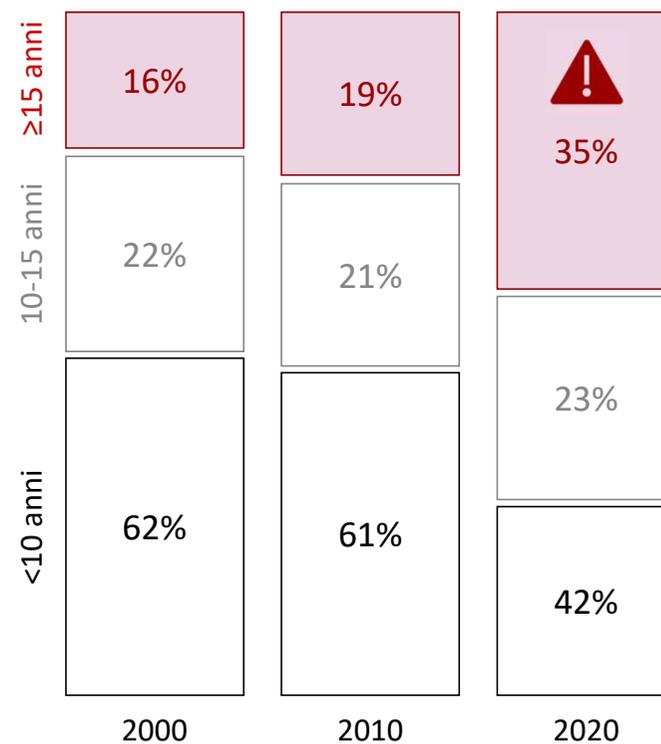
Solo in pochi casi e dopo crisi prolungate il parco circolante in Italia è diminuito, per poi riprendere subito a crescere.

Nel 2021-2022 è probabile un nuovo calo del parco circolante, anche se il numero di rottamazioni continua a ridursi ormai da diversi anni.

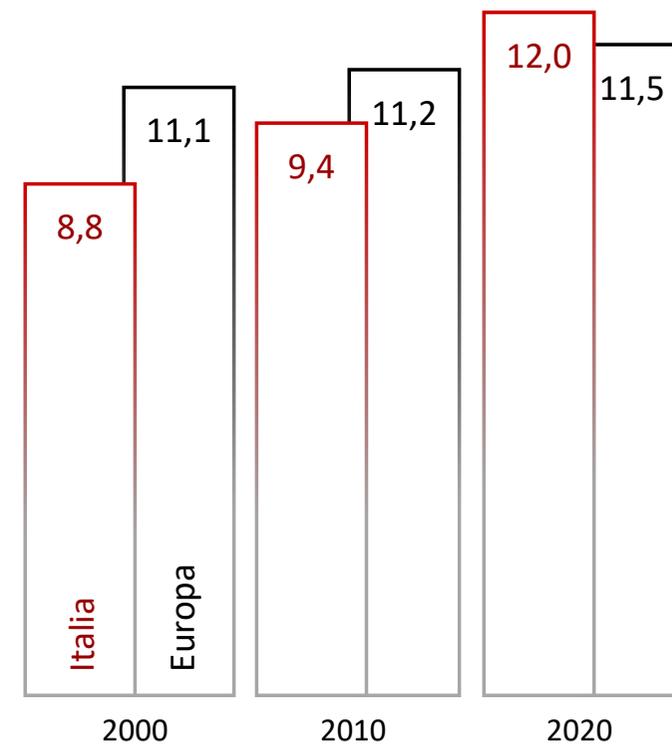
Ma a farne le spese è l'età media del parco, che continua ad aumentare lasciando presagire un «Effetto Cuba» per la mobilità italiana



Parco circolante per fascia di età



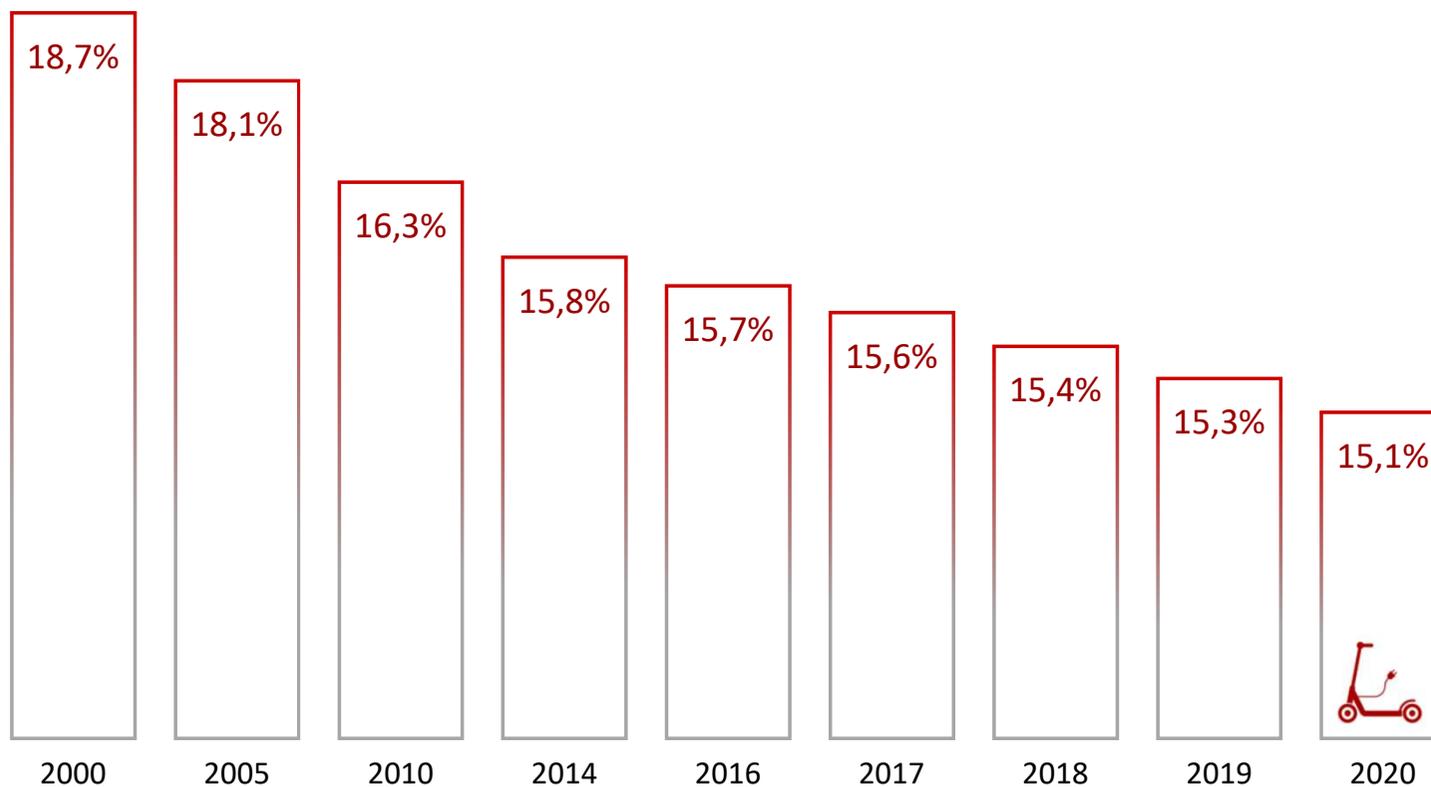
Età media del parco auto (Anni)



Fonte: Elaborazioni Bain su dati ACI / ACEA, Dati riferiti al Parco autovetture

# La risposta non può essere limitata solo alle nuove forme di mobilità metropolitana, che riguardano solo una parte esigua del circolante

Parco circolante nelle Metropoli italiane (% su Tot)



Fonte: Elaborazioni Bain su dati ACI; Metropoli: Milano, Roma, Torino

## Il lavoro da...remoto

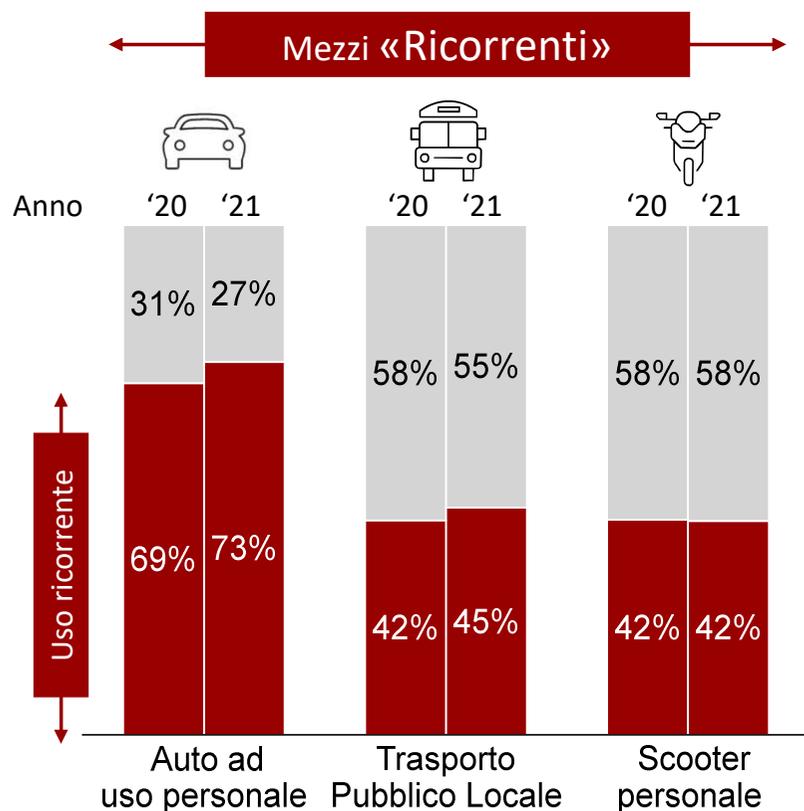
Il dibattito e le forme di innovazione della mobilità sono appannaggio quasi esclusivo delle grandi metropoli (> 1 mln di abitanti).

Tuttavia il peso del parco circolante in queste grandi città si sta riducendo, a conferma di una tendenza storica verso il decentramento.

Quali effetti dallo *smart working* (anche parziale)?

Anche perché le abitudini di mobilità di sempre...non sono cambiate: l'auto ad uso personale rimane saldamente al primo posto tra i mezzi usati di frequente

Distribuzione degli intervistati per frequenza di utilizzo di ogni mezzo

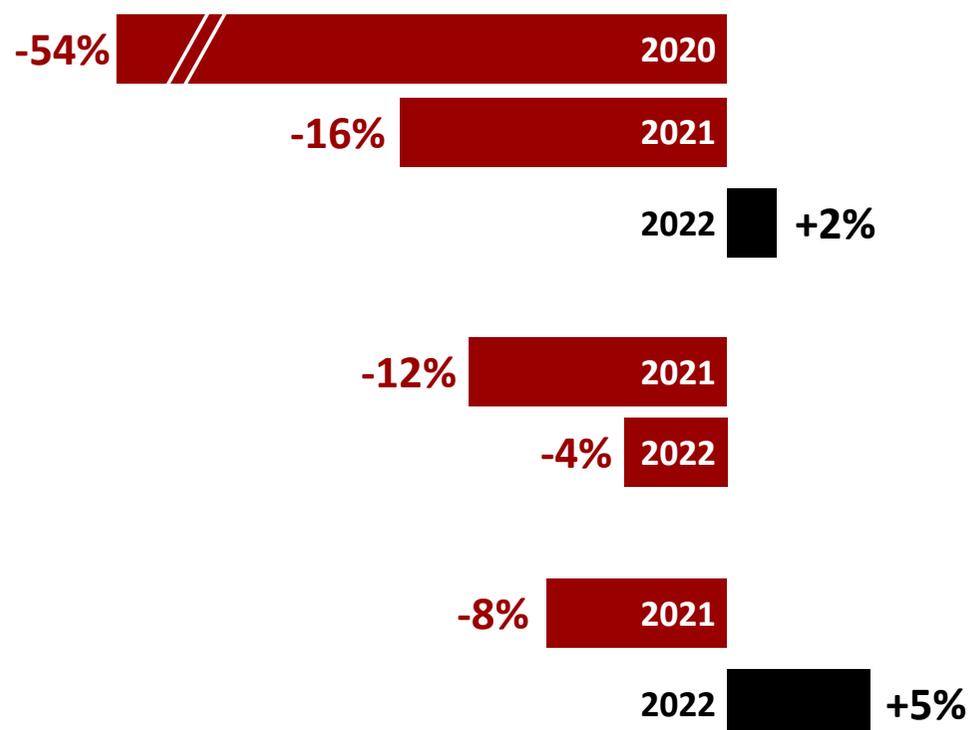


Fonte: Ricerca Bain & Company – 1.031 rispondenti - 2021, 1.054 rispondenti - 2022

Note: «Ricorrente»: utilizzo del mezzo da «Qualche volta a settimana» a «Ogni giorno»; Occasionale: da «Meno di una volta al mese» a «Qualche volta al mese»

...anche se si assiste finalmente ad un ritorno verso i mezzi di mobilità condivisa, che avevano subito un forte calo durante la pandemia

### Propensione all'uso di mezzi in sharing



### Principali motivazioni del maggior utilizzo...



**Comodità e praticità del mezzo**



**Sostenibilità ambientale**



**Alternativa auto propria e mezzi di trasporto**



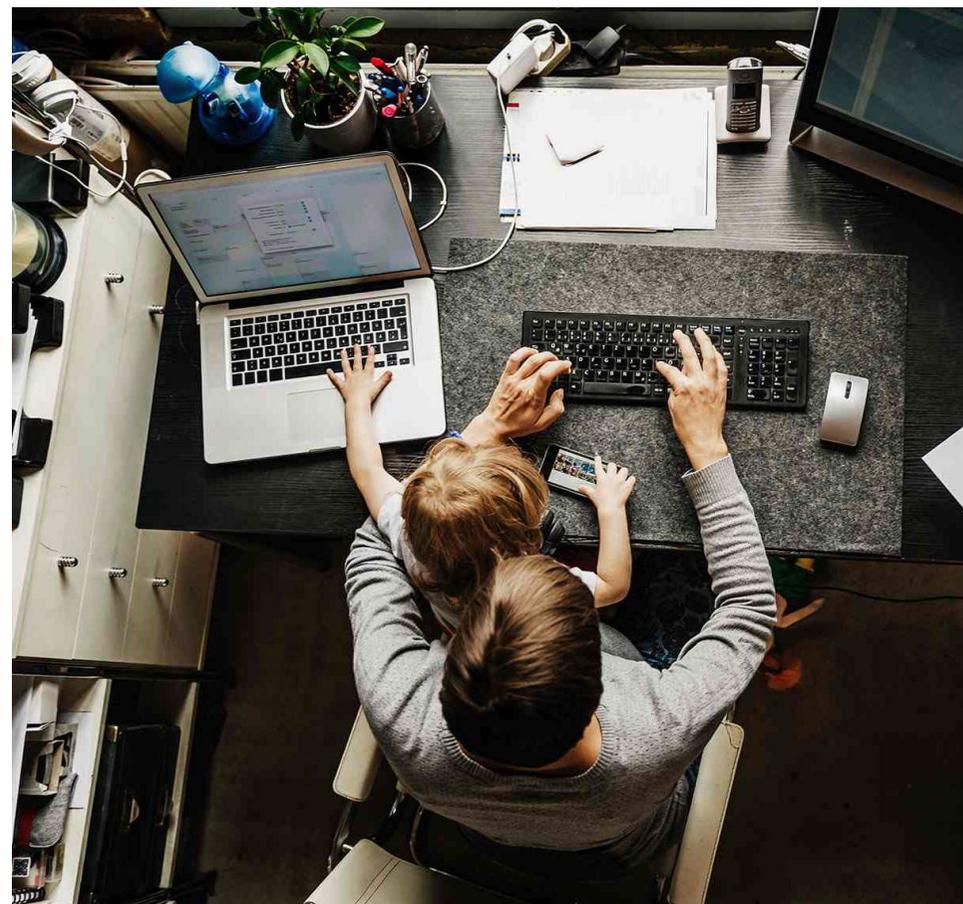
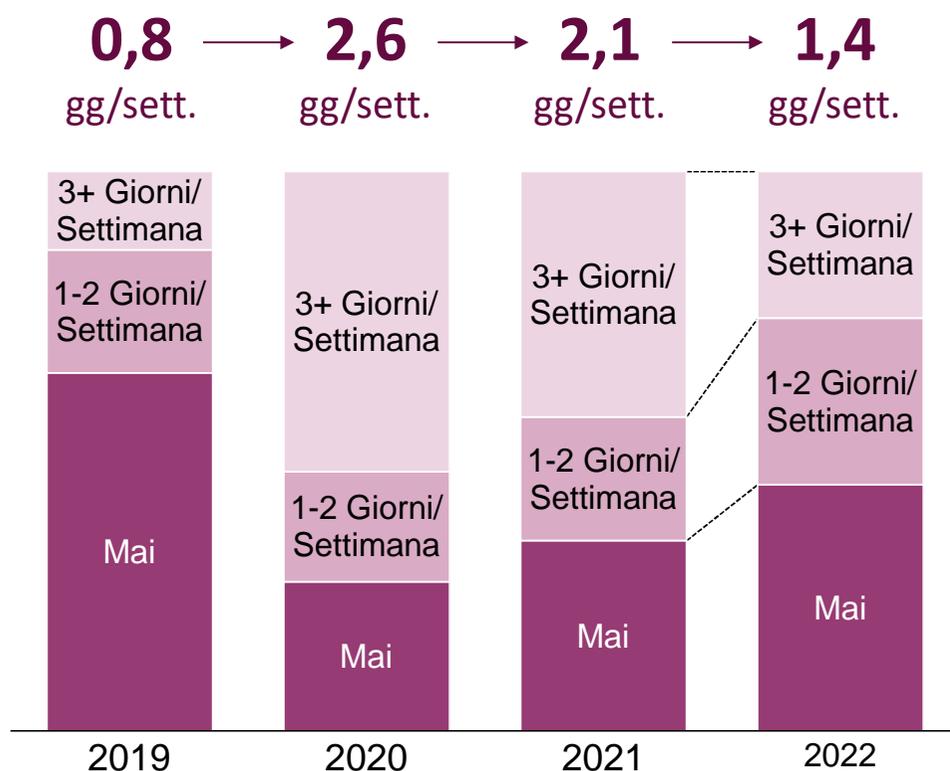
**Altre motivazioni**  
(minor reddito, condizioni igienico-sanitarie, ritorno in ufficio, ...)

Fonte: Ricerca Bain & Company – 1.031 rispondenti

Propensione futura all'uso calcolata come differenza tra la % di intervistati che useranno «di più» o «molto di più» il mezzo nel 2021 vs 2020 e quelli che lo useranno «di meno» o «molto di meno»

Il sostanziale ritorno alla normalità è confermato anche dal continuo calo dei giorni lavorati da remoto: dai 2,6 del 2020 si è scesi a 1,4, molto vicino al 2019

### Giorni medi di *remote working*



Fonte: Ricerca Bain & Company

Propensione futura all'uso calcolata come differenza tra la % di intervistati che useranno «di più» o «molto di più» il mezzo nel 2021 vs 2020 e quelli che lo useranno «di meno» o «molto di meno»

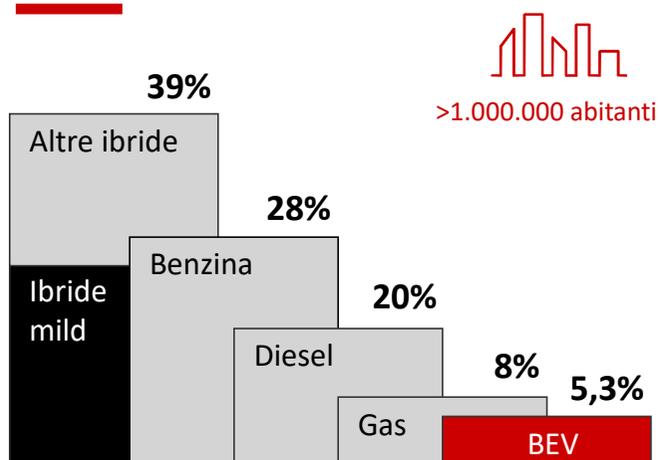


## Agenda

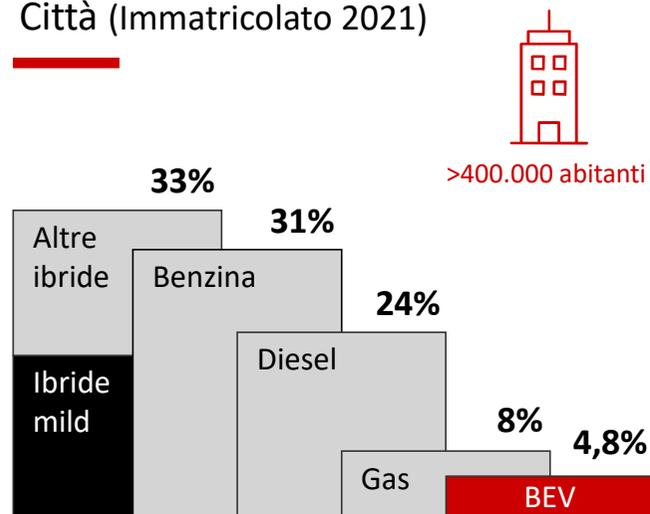
---

# Le auto Full Electric (BEV) aumentano di quota ma sono ancora poco rilevanti, con un consumatore che...sceglie di non scegliere e compra ibrido *mild*

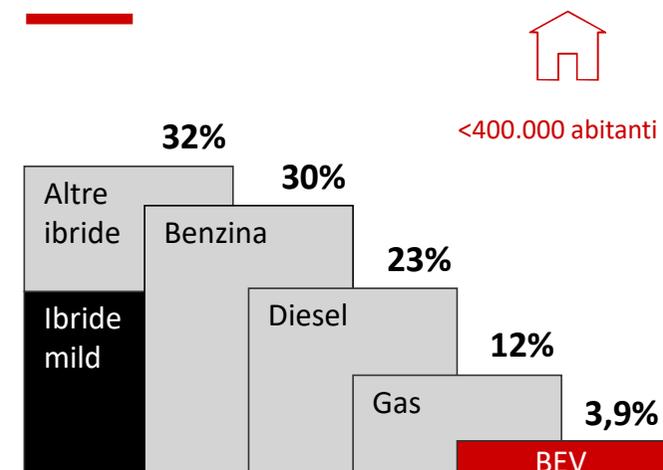
## Metropoli (Immatricolato 2021)



## Città (Immatricolato 2021)

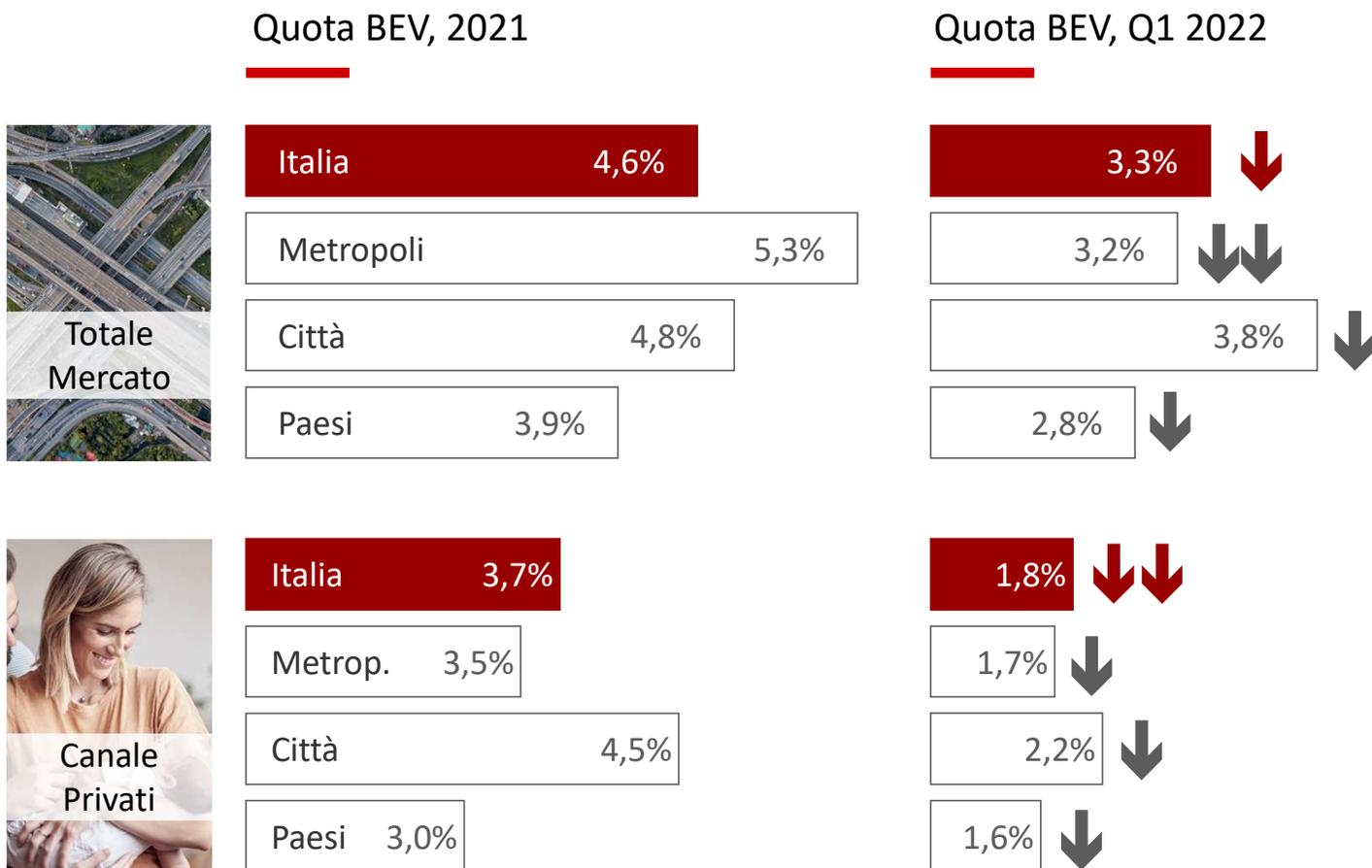


## Paesi (Immatricolato 2021)



Fonte: Elaborazioni Bain & Co. su dati Dataforce 2022; Metropoli: > 1.000.000 abitanti, Città: > 400.000 abitanti; Paesi: <400.000 abitanti

# Le BEV si confermano appannaggio delle grandi Metropoli, ma il canale privati è ancora indietro e nel Q1 2022 è calato all'1,8% del totale



**BEV nelle Metropoli**

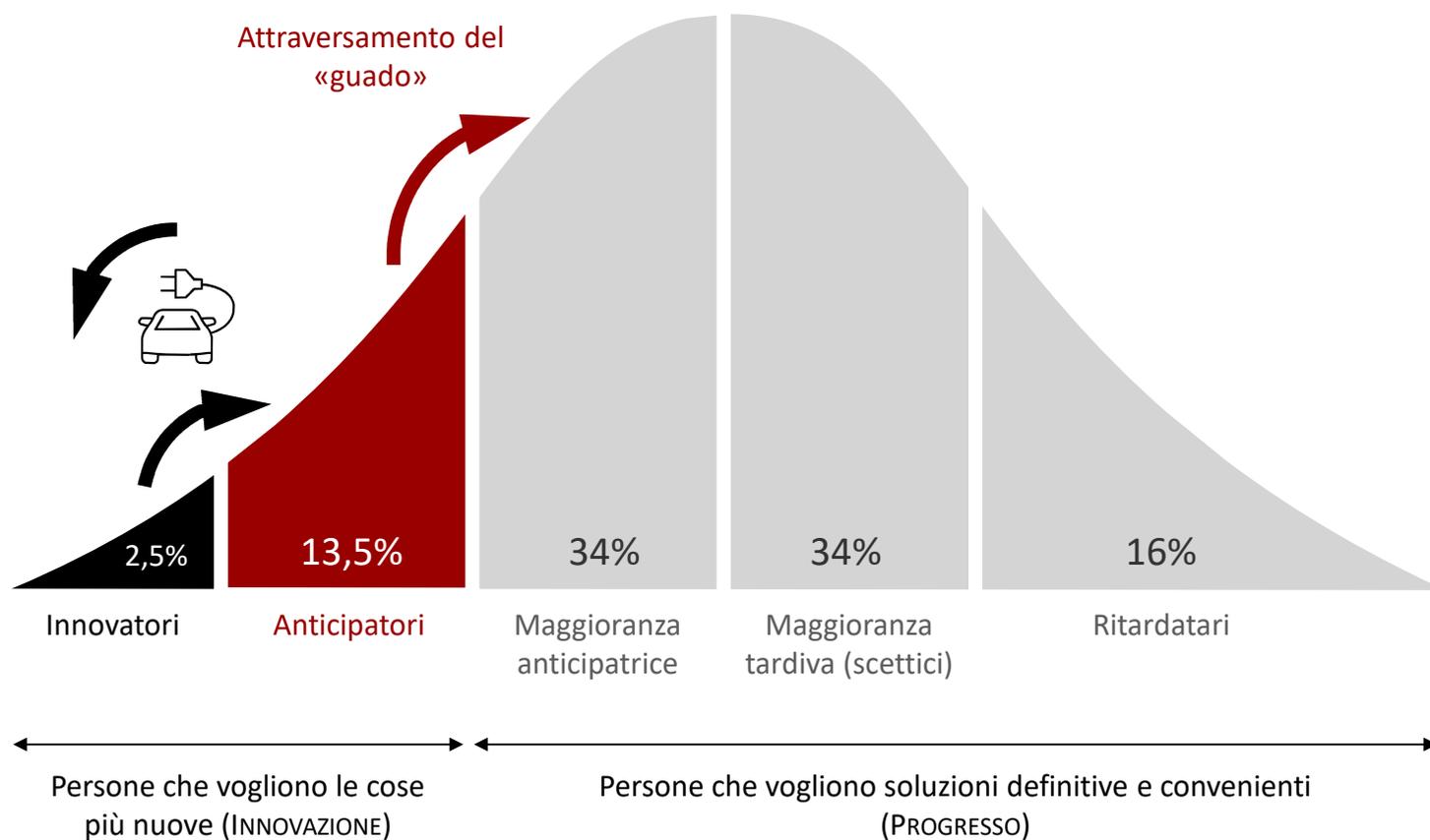
Le BEV raggiungono una penetrazione maggiore nelle metropoli, dove tuttavia sono funzione diretta degli incentivi, calati nel Q1 2022.

I privati restano ancora timidi verso l'elettrico puro; meno di 4 su 100 l'hanno scelto nel 2021, valore dimezzatosi nel primo trimestre del 2022

Fonte: Elaborazioni Bain & Co. su dati Dataforce 2022; Metropoli: > 1.000.000 abitanti; Città: > 400.000 abitanti; Paesi: <400.000 abitanti

In Italia le BEV faticano infatti ad uscire dalla nicchia degli «Innovatori», rallentando la corsa verso la piena adozione da parte della maggioranza

Curva di «adozione dell'Innovazione» (Everett Rogers)



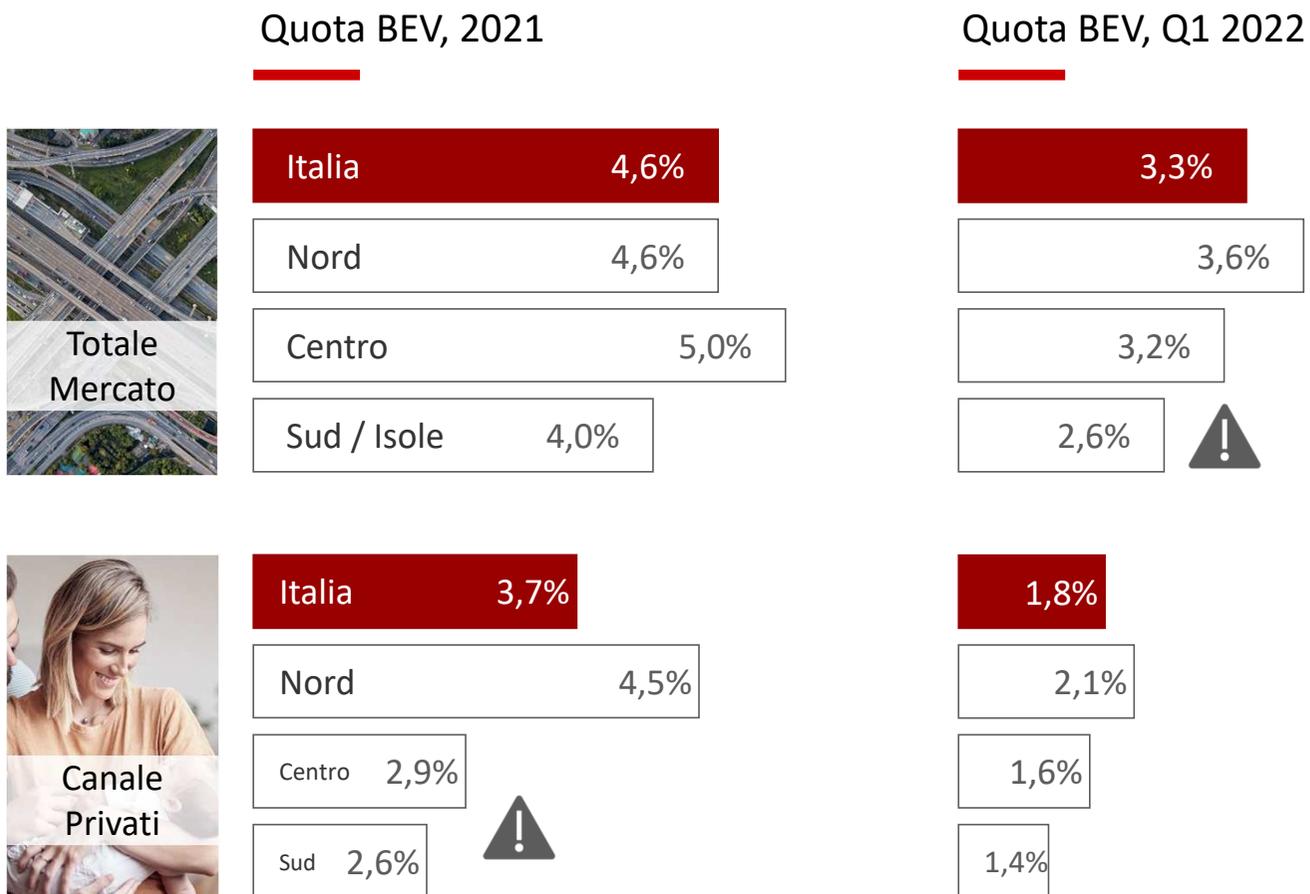
### Innovatori

Individui con un'alta propensione al rischio e disposti ad accettare innovazioni anche fallimentari. Sono disposti ad investire di più per essere all'avanguardia

### Anticipatori

Il loro interesse per una innovazione deriva dalla capacità di riconoscerne i vantaggi effettivi. Sono i più influenti in un sistema sociale, le persone vanno da loro per chiedere consigli sulle innovazioni.

La spiegazione diventa chiara guardando alle zone geografiche: i Privati comprano ancora poco l'elettrico, e se lo fanno è quasi solo al Nord



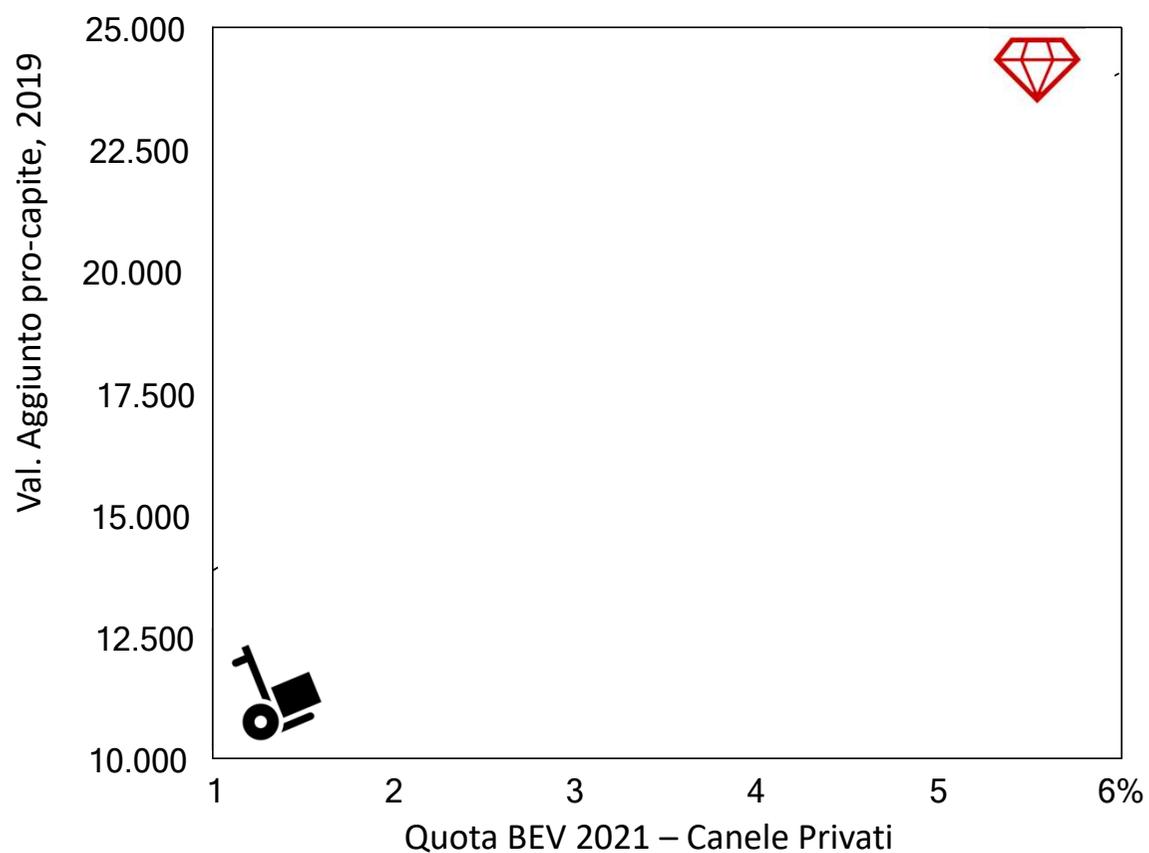
Fonte: Elaborazioni Bain & Co. su dati Dataforce 2022; Metropoli: > 1.000.000 abitanti; Città: > 400.000 abitanti; Paesi: <400.000 abitanti



La conferma è nella correlazione tra la penetrazione delle BEV a privati ed il valore aggiunto pro-capite: le auto elettriche sono un bene [ancora] per pochi



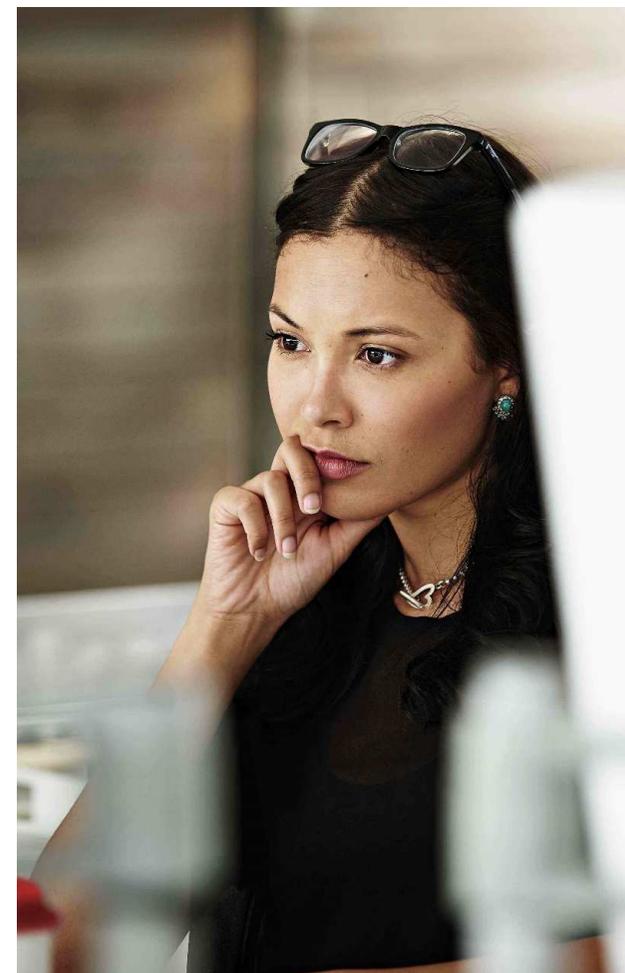
Penetrazione BEV su Valore Aggiunto



Fonte: Elaborazioni Bain & Co. su dati Dataforce 2022

# Questa evidenza emerge chiaramente anche dall'opinione dei consumatori, che ritengono il costo eccessivo uno dei fattori di «allontanamento» dagli EV

## Motivi per mancato acquisto di un'auto elettrica / ibrida

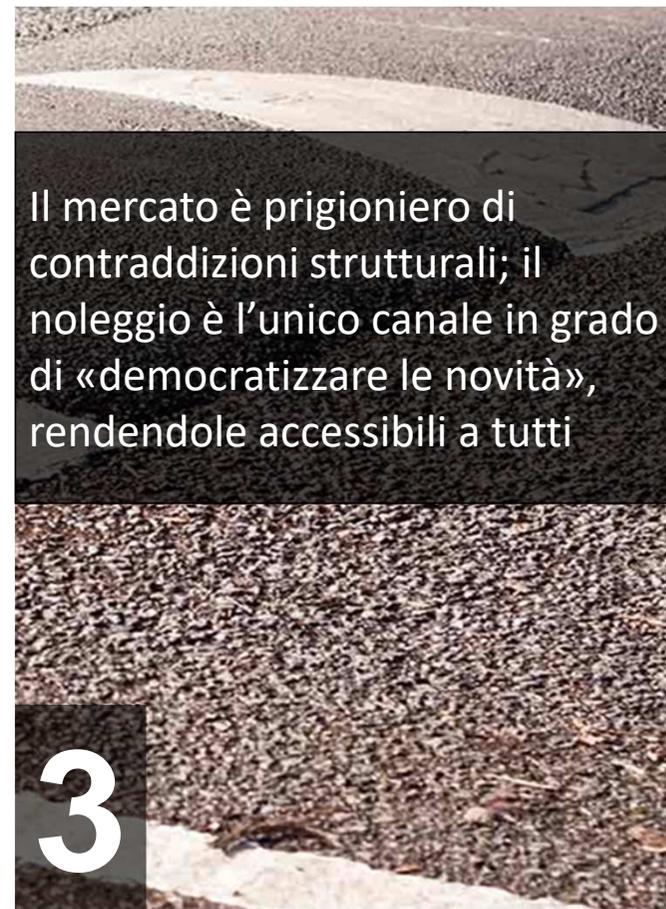




La pandemia è ormai alle spalle e gli italiani sono tornati ad utilizzare l'auto... come se nulla fosse cambiato



I consumatori non hanno ancora sposato i nuovi trend della mobilità, che faticano ad imporsi nel contesto attuale



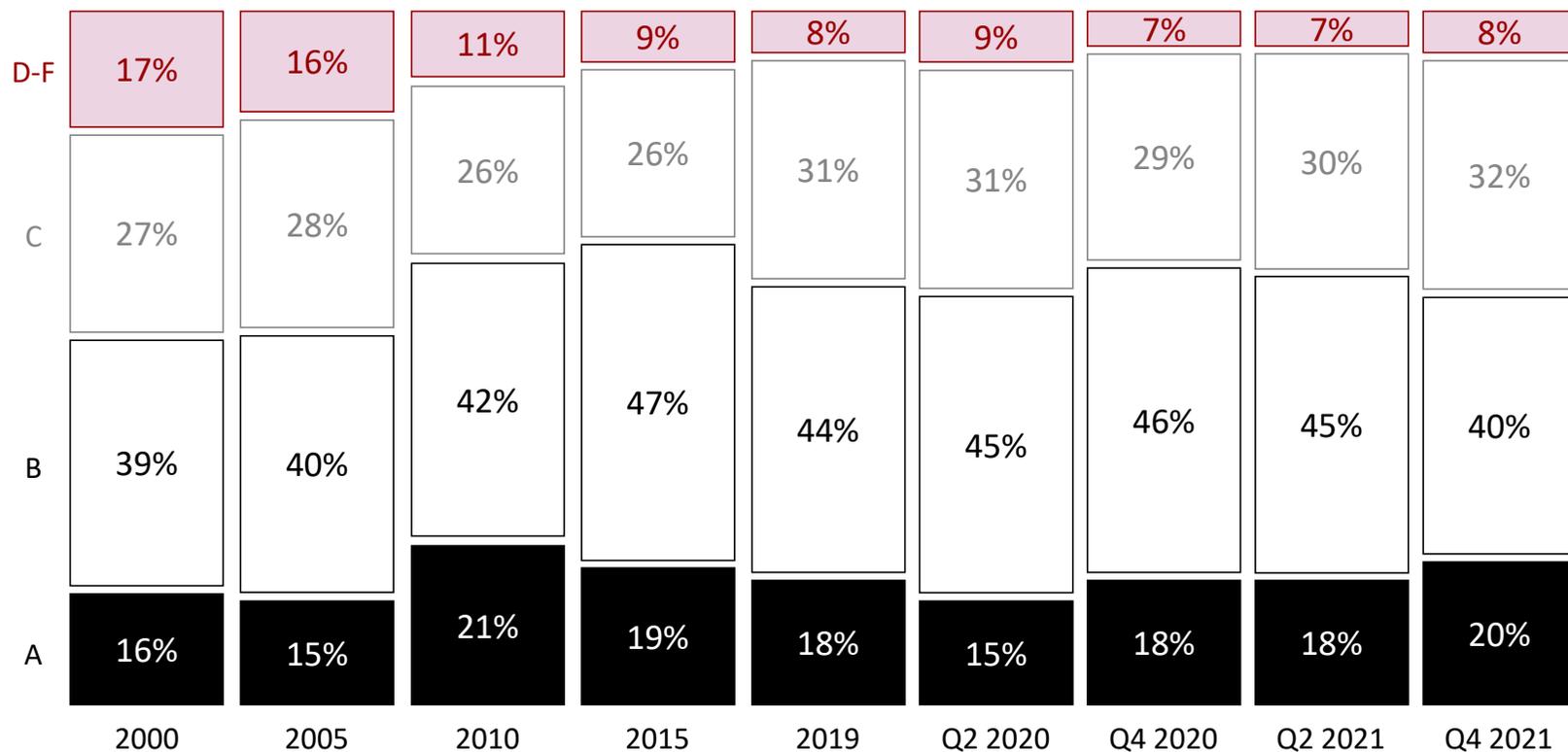
Il mercato è prigioniero di contraddizioni strutturali; il noleggio è l'unico canale in grado di «democratizzare le novità», rendendole accessibili a tutti

## Agenda

---

In apparenza il mercato italiano sembra stabile su un mix di segmenti che privilegia le vetture piccole e medie: economiche e perfette per i centri urbani

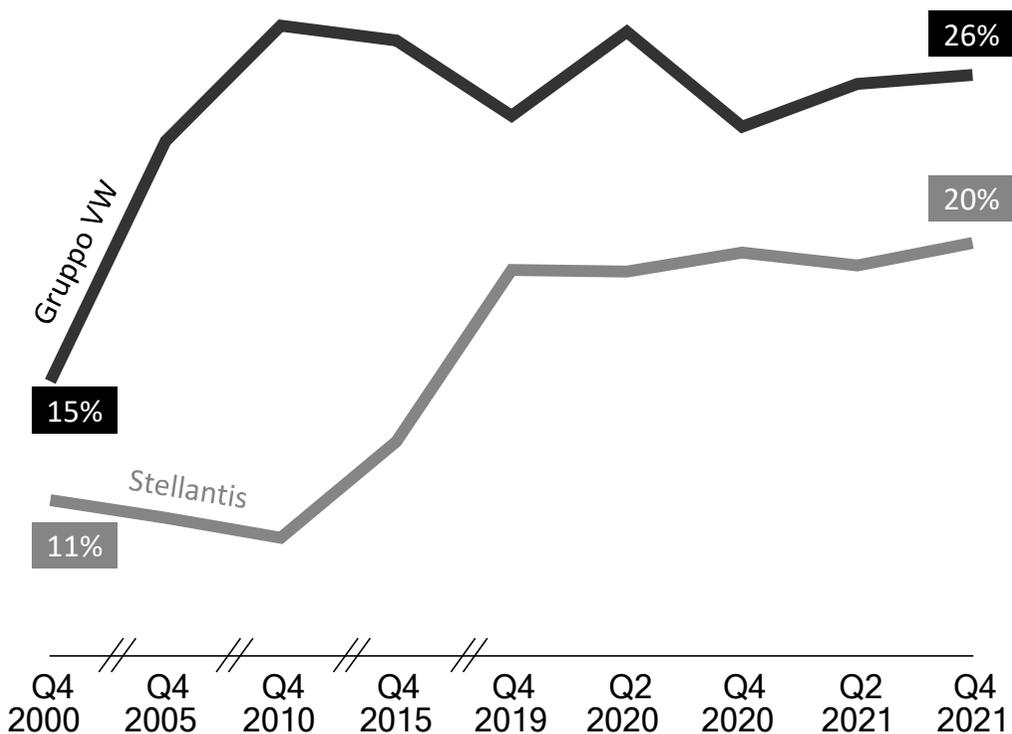
Mix Immatricolazioni per Segmento (2000-2021, Italia)



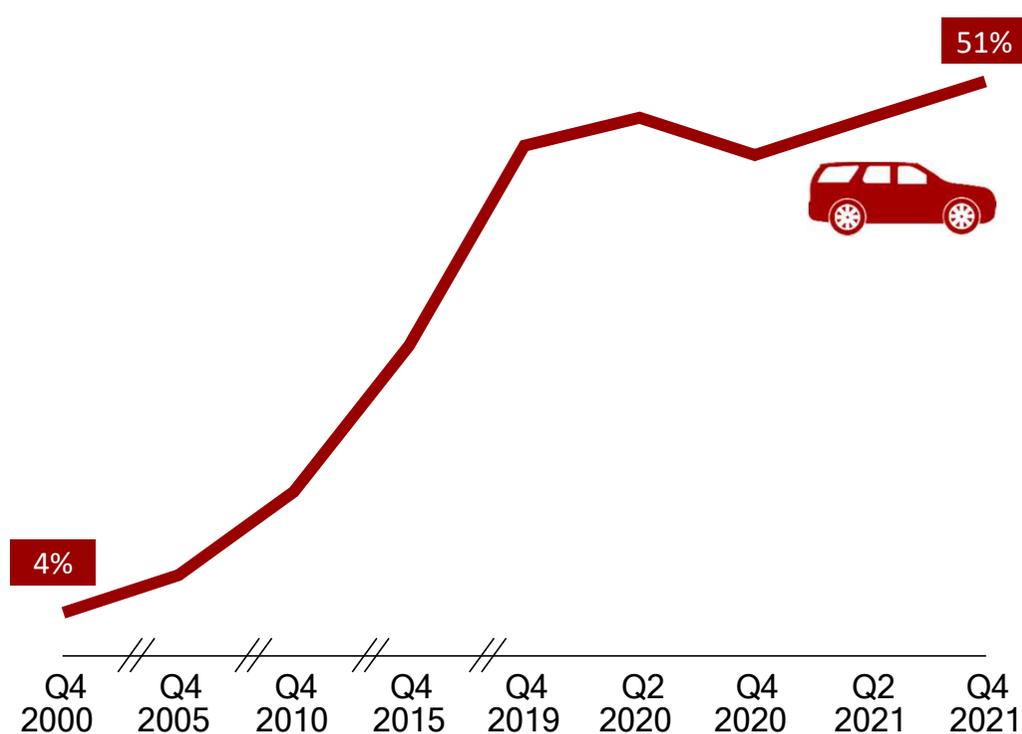
Fonte: Elaborazioni Bain & Co. su dati S&P Global Mobility; i numeri si riferiscono alle vendite in Italia

Ma questi dati nascondono un «*upsell*» che si realizza invece attraverso un mix di brand più Premium (a parità di segmento) ed una quota incredibile di SUV

Marchi Premium in ciascun Gruppo (Italia)



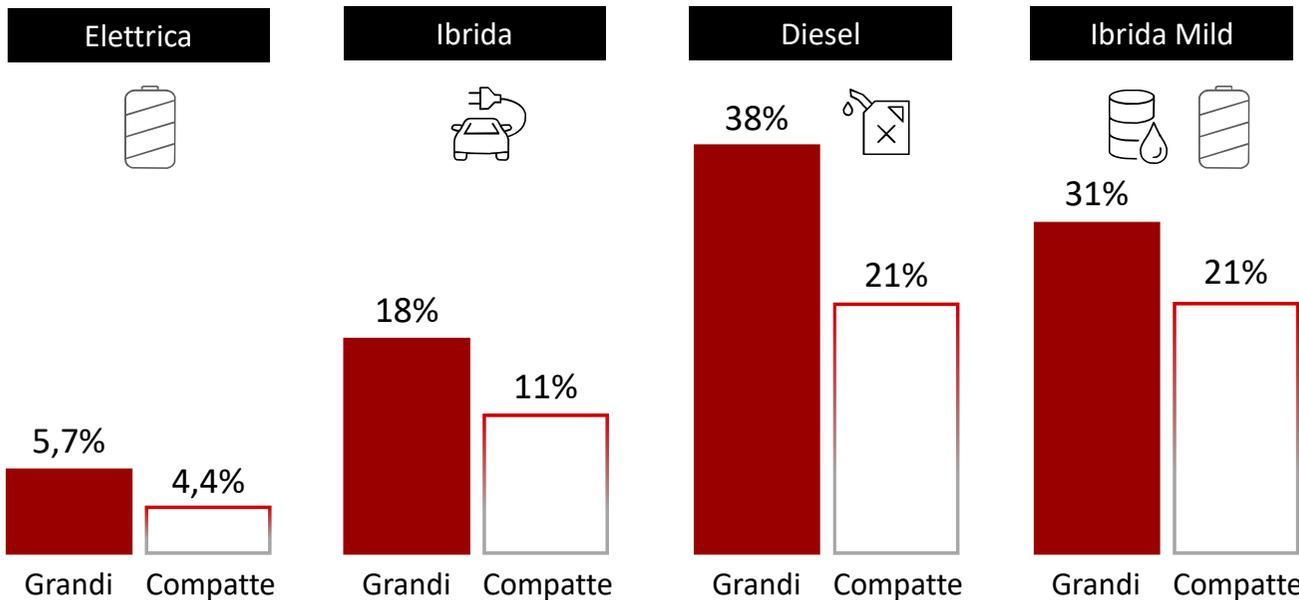
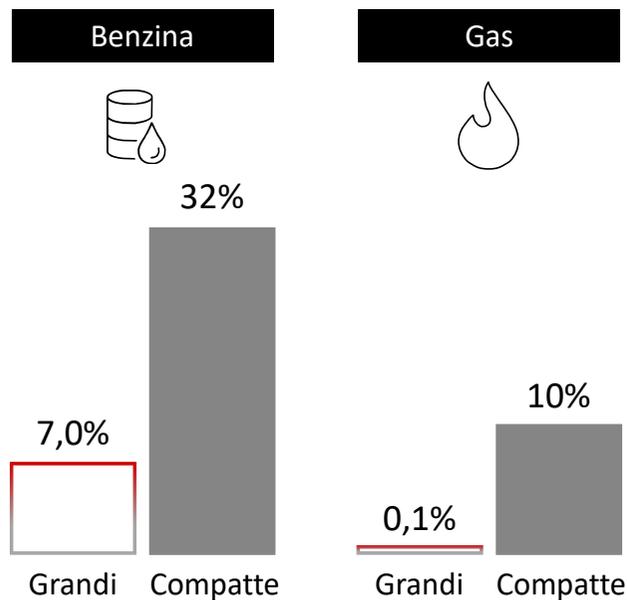
Penetrazione SUV (Totale Italia)



Fonte: Elaborazioni Bain & Co. su dati S&P Global Mobility; i numeri si riferiscono alle vendite in Italia

Inoltre l'alimentazione elettrica (ad oggi più costosa, anche per le Case) ottiene una quota maggiore nelle auto più grandi, il che non ne agevola la diffusione

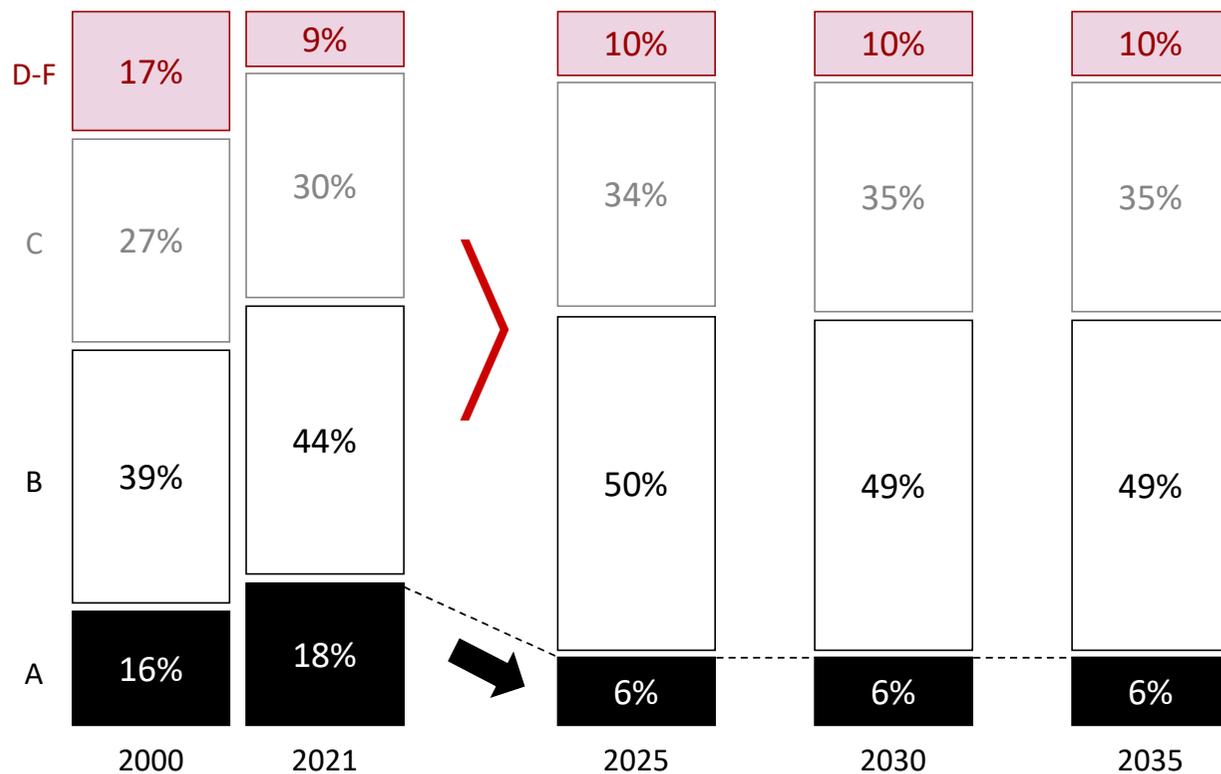
Quota di mercato per Alimentazione sul totale del Segmento (2021)



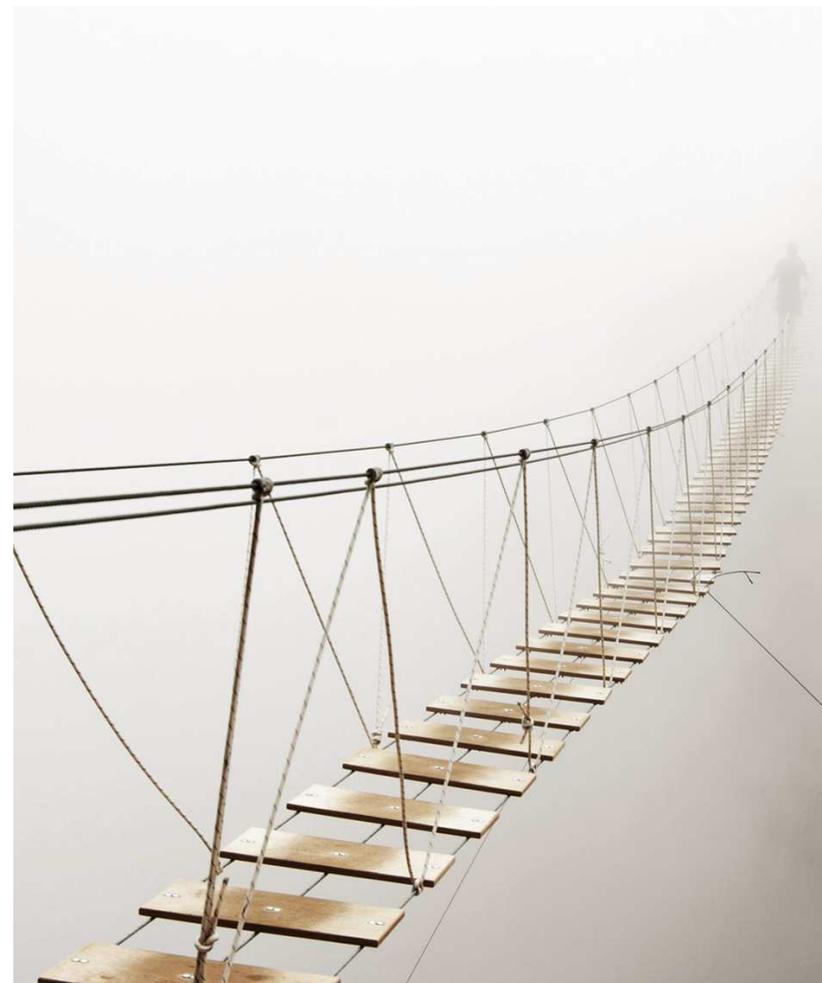
Fonte: Elaborazioni Bain & Co. su dati Dataforce; il segmento «Grandi» comprende anche le «Medie»; «Ibrida» contiene PHEV e Full Hybrid; «Elettrica» include le BEV

Questi numeri meritano una riflessione sul modello di mobilità futura, visto che le stime sono per un totale ridimensionamento dei segmenti di auto piccole

### Mix vendite Italia per segmento



Fonte: S&P Global Mobility, 2022



La crisi dei chip ha inoltre alzato i prezzi di listino; tutti questi fattori rischiano di creare una spaccatura tra il pubblico, che fatica a sostenere il cambiamento

## La dicotomia della Mobilità



vs.



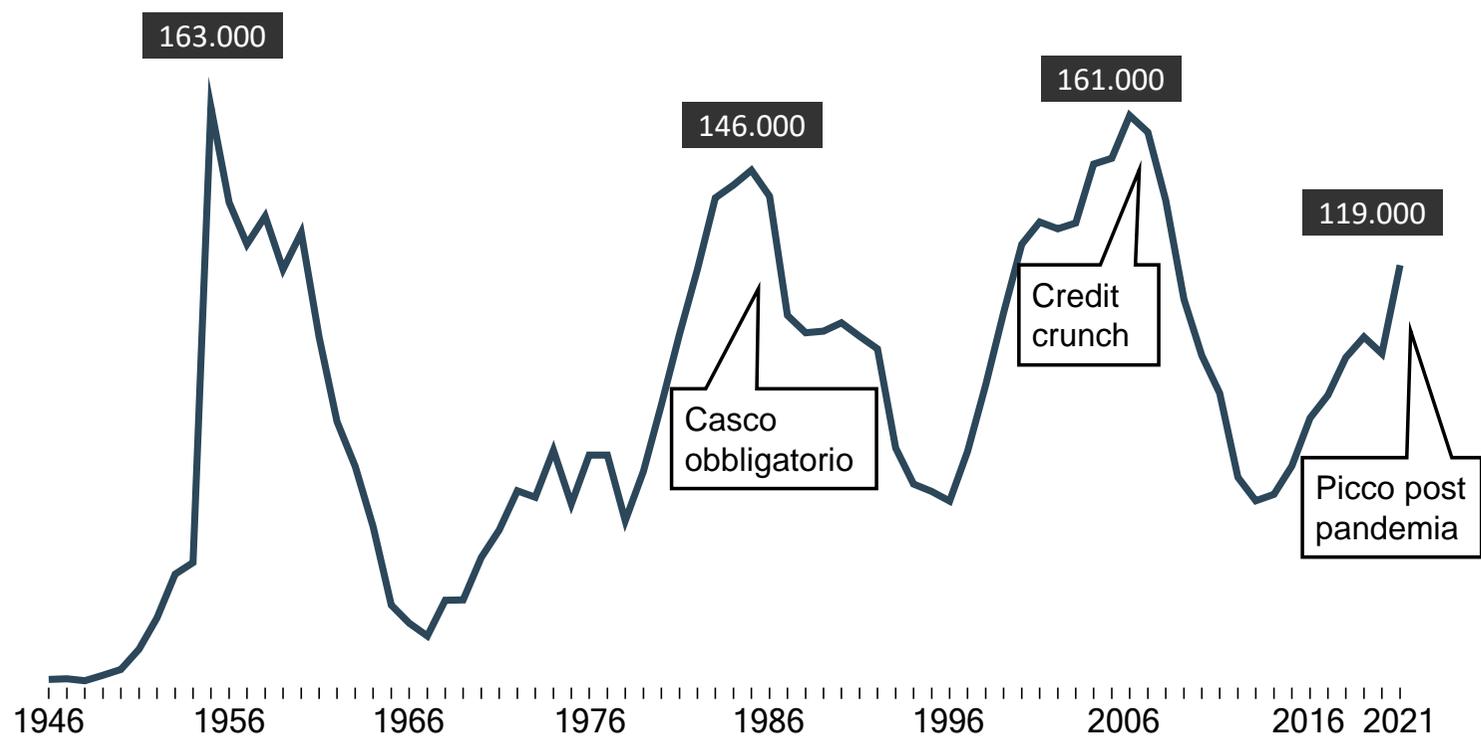
Elettrica    Ibrida    Ibrida Mild    Diesel

Diesel    Benzina    Gas    2 Ruote / TPL



Non è un caso che mentre il mercato dell'auto registra il suo periodo peggiore dal dopo guerra...un altro mercato, quello delle moto, viva un «momento d'oro»

Immatricolazioni Moto >50cc



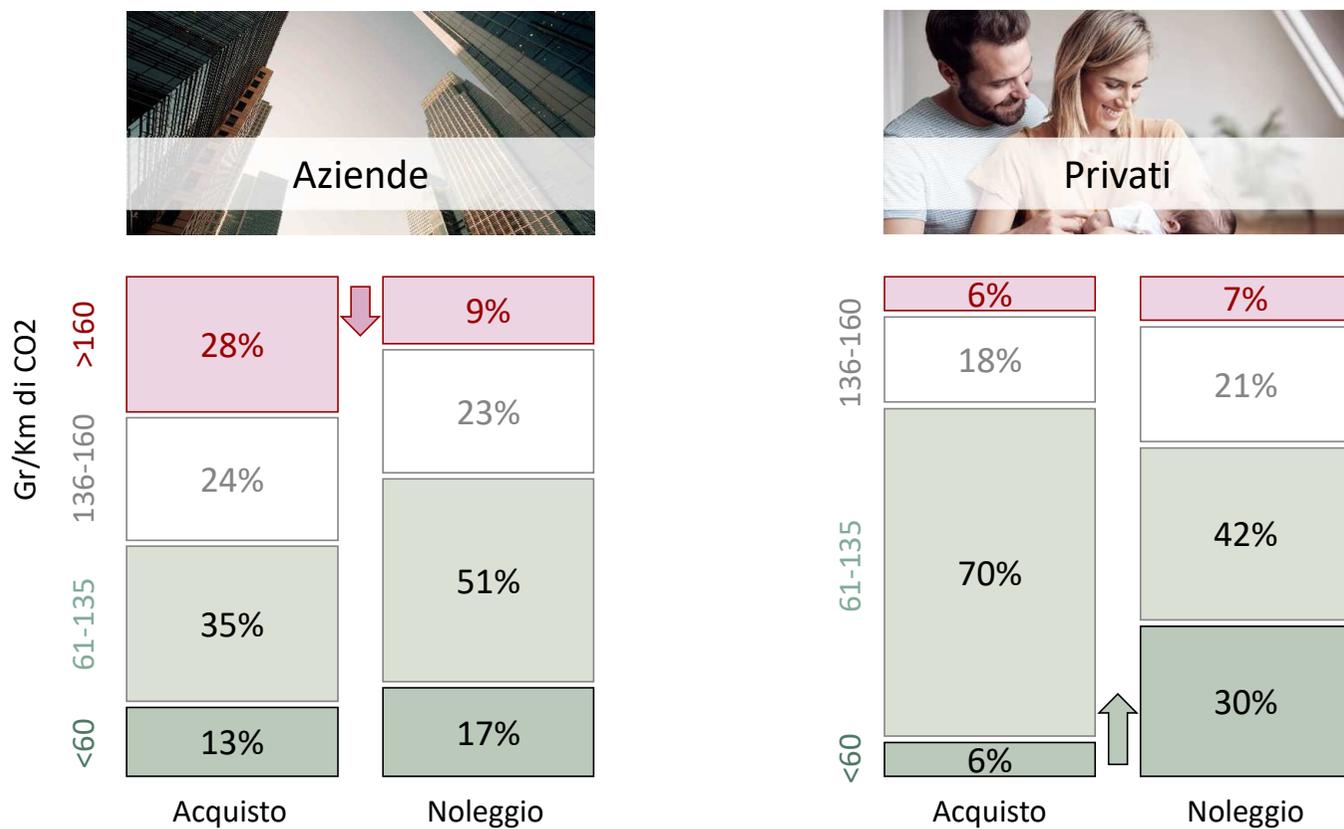
Fonte: GIPA



# Come ridurre le emissioni e «democratizzare» le novità, in attesa delle BEV?

## Una risposta molto chiara viene proprio dal canale Noleggio a Lungo Termine

Mix Immatricolato (Gr/km, 2021)



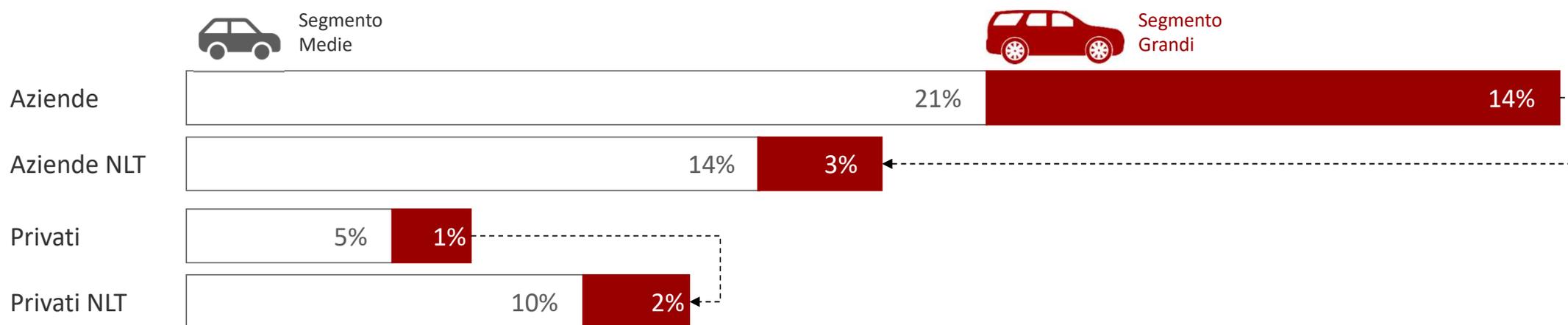
Il Noleggio riduce la CO<sub>2</sub>

Il canale Noleggio a lungo termine ha un mix di emissioni molto più «Green» rispetto al canale più comune dell'acquisto diretto.

Sia per le Aziende sia per i Privati il Noleggio garantisce meno emissioni, con una quota sotto i 135 grammi/km sempre almeno del 60-70% del totale immatricolato.

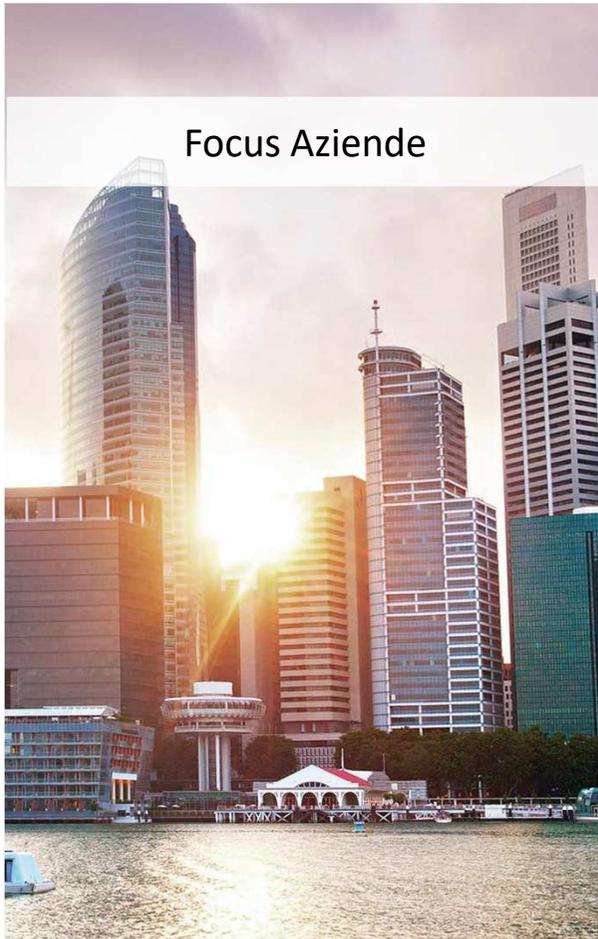
Il Noleggio ha infatti un mix molto più «green» per le aziende (auto più piccole) e per i Privati garantisce emissioni ridotte anche con mix vetture più grande

Mix vetture Medie e Grandi (2021, % su tot. immatricolato)

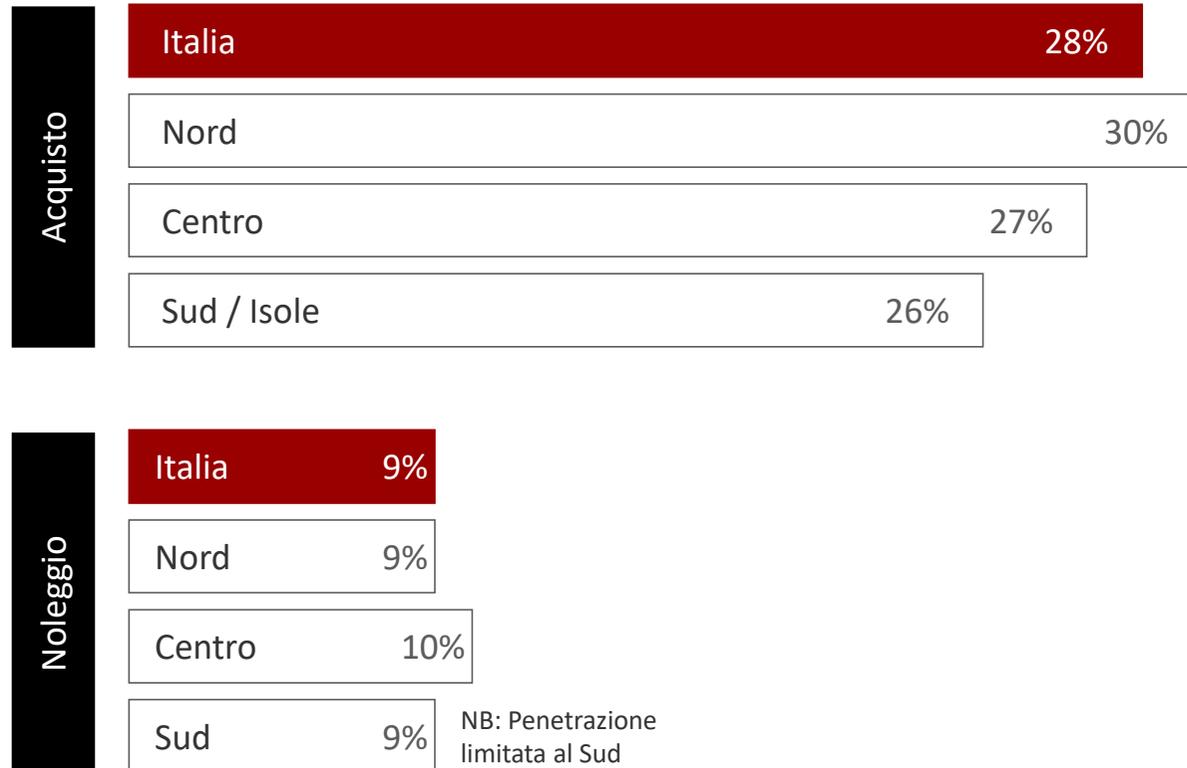


Fonte: Elaborazioni Bain & Co. su dati Dataforce 2022; Metropoli: > 1.000.000 abitanti, Città: > 400.000 abitanti; Paesi: <400.000 abitanti

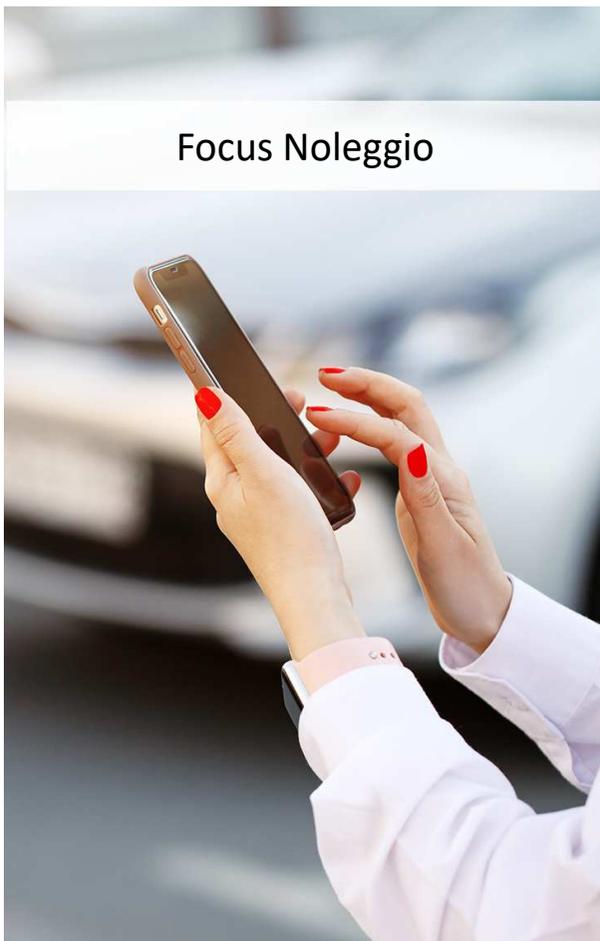
In termini di CO<sub>2</sub> il Noleggio vince sull'acquisto anche da un punto di vista geografico, garantendo minori emissioni in egual misura da Nord a Sud



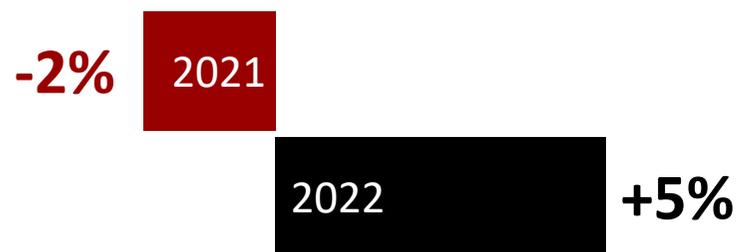
Quota Immatricolato >160 g/km (2021, % su tot.)



Il noleggio è quindi un'opportunità da sfruttare visto che, oltre a rinnovare il parco, incontra il favore dei clienti, sempre più propensi a noleggiare un'auto



### Propensione all'uso del noleggio – LUNGO TERMINE



### Propensione all'uso del noleggio – BREVE TERMINE



Fonte: Ricerca Bain & Company – 1.031 rispondenti  
Propensione futura all'uso calcolata come differenza tra la % di intervistati che useranno «di più» o «molto di più» il noleggio meno % coloro che lo useranno «di meno» o «molto di meno»

**1** Gli italiani non possono fare a meno dell'auto



**2** Nell'incertezza, usano comunque quelle vecchie



**3** Il grande assente è il TPL, piuttosto moto e bici



**4** Se auto deve essere, che almeno sia più «green»



**5** Ma le elettrificate faticano al Centro-Sud e nei Privati



**6** Il Noleggio abilita uno shift più graduale e sostenibile



---

# Grazie



**Gianluca Di Loreto**

gianluca.diloreto@bain.com

---

**BAIN & COMPANY** 

Hanno collaborato:

**Vittorio Melli**

vittorio.melli@bain.com

**Luca Pancari**

luca.pancari@bain.com