

Ricerca **Aniasa**, associazione di Confindustria: trasporti pubblici poco competitivi

La mobilità torna ai livelli pre-Covid, l'auto è il mezzo preferito per due italiani su tre

ROMA - Gli italiani sono tornati a muoversi come nel periodo pre-Covid. L'auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i trasporti pubblici faticano ad essere competitivi. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo in maggiori vendite, anzi la campagna contro le alimentazioni diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l'elettrico oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative.

Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca 'L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?' condotta da **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company, e presentata ieri nel corso di una conferenza stampa online.

Lo studio parte da un assunto: a più di un anno dallo scoppio della pandemia da COVID-19, è necessario fare un punto della situazione sulla mobilità e sull'industria automotive in Italia. Il settore è davvero cambiato così tanto? Per interpretare come l'emergenza pandemica abbia mutato le abitudini di mobilità degli italiani e per verificare se le nuove forme di mobilità 'green' offriranno una concreta alternativa all'auto è stata realizzata un'indagine su un campione ampiamente rappresentativo di 1.000 residenti nelle principali città italiane, intervistati nel mese di maggio 2021.

Secondo l'Osservatorio conti pubblici italiani, l'automotive è il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10



miliardi di euro nel 2020 e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi. Sul fronte della mobilità su strada, invece, dopo i numerosi lockdown, l'utilizzo dell'auto è tornato ai livelli pre-Covid (2 italiani su 3 la usano per spostarsi) e quasi li ha superati, mentre si registra un ricorso sempre più limitato al trasporto pubblico locale (solo il 42% del campione lo utilizza in modo ricorrente). Il maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce però in nuove vendite di auto, rimaste nei primi 5 mesi del 2021 addirittura sotto i livelli del 2019 (-28% rispetto a maggio 2019). Gli italiani infatti preferiscono piuttosto comprare un'auto usata o mantenere la vecchia auto di proprietà, magari euro 2 o euro 3 (con conseguente impatto sull'inquinamento e sulla minore sicurezza).

L'auto in particolare è il mezzo prediletto da chi si muove in periferia, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in bicicletta (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui monopattini (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi. La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità.

Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il car sharing e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il tpl. Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità. L'auto ed il tpl restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni.

Un altro fattore importante che in questi mesi ha inciso in modo decisivo sui consumi di mobilità è il remote working. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di remote working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni. Questo trend, in un contesto in cui il tpl fatica a rimanere competitivo, sta favorendo il ritorno all'uso dell'auto personale.

L'Italia riaccende i motori: auto sempre più centrale per gli spostamenti, micro-mobilità soluzione occasionale.



Gli italiani sono tornati a muoversi come nel periodo pre-COVID. L'auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i trasporti pubblici faticano ad essere competitivi. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo in maggiori vendite, anzi la campagna contro le alimentazioni diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l'elettrico oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative.

Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca "L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?" condotta da **ANIASA**, l'Associazione

che all'interno di **Confindustria** rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica **Bain & Company**, e presentata oggi nel corso di una conferenza stampa online.

Lo studio parte da un assunto: a più di un anno dallo scoppio della pandemia da COVID-19, è necessario fare un punto della situazione sulla mobilità e sull'industria automotive in Italia. Il settore è davvero cambiato così tanto? Per interpretare come l'emergenza pandemica abbia mutato le abitudini di mobilità degli italiani e per verificare se le nuove forme di mobilità "green" offriranno una concreta alternativa all'auto è stata realizzata un'indagine su un campione ampiamente rappresentativo di 1.000 residenti nelle principali città italiane, intervistati nel mese di maggio 2021.

L'uso dell'auto è tornato ai livelli pre-COVID. Fermi gli acquisti

Secondo l'Osservatorio Conti Pubblici Italiani, l'automotive è il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro nel 2020 e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi.

Sul fronte della mobilità su strada, invece, dopo i numerosi lockdown, l'utilizzo dell'auto è tornato ai livelli pre-COVID (2 italiani su 3 la usano per spostarsi) e quasi li ha superati, mentre si registra un ricorso sempre più limitato al Trasporto Pubblico Locale (solo il 42% del campione lo utilizza in modo ricorrente). Il maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce però in nuove vendite di auto, rimaste nei primi 5 mesi del 2021 addirittura sotto i livelli del 2019 (-28% vs maggio 2019). Gli italiani infatti preferiscono piuttosto comprare un'auto usata o mantenere la vecchia auto di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3 (con conseguente impatto sull'inquinamento e sulla minore sicurezza).

Le soluzioni di micro-mobilità non sostituiscono l'auto

L'auto in particolare è il mezzo prediletto da chi si muove in periferia, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in **bicicletta** (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui **monopattini** (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi.

La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità.

Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il *car sharing* e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il TPL. Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità.

L'auto ed il TPL restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni.

Un altro fattore importante che in questi mesi ha inciso in modo decisivo sui consumi di mobilità è il *remote working*. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre *car sharing* e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di *remote working* che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni. Questo trend, in un contesto in cui il TPL fatica a rimanere competitivo, sta favorendo il ritorno all'uso dell'auto personale. L'automobile quindi vince al momento la partita della mobilità. Ma quali sono allora le auto preferite dagli italiani?

La rincorsa dell'elettrico: cresce solo nelle metropoli e grazie alle flotte aziendali. Al Sud è all'1%

La campagna contro le alimentazioni diesel e benzina sta dando i suoi frutti: nel 2020 le immatricolazioni di auto endotermiche, che restano comunque la scelta preferita dal consumatore, sono scese dall'84% dell'anno precedente al 71%.

Il consumatore si è orientato fortemente verso l'ibrido, che ha assorbito quasi tutto il calo crescendo dal 6% al 18% (principalmente da *mild hybrid*). Rimangono stabili le alimentazioni a gas (9%) e cresce, anche se di poco, l'elettrico puro, dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020 (ben poco rispetto al 6-7% di Francia e Regno Unito o al 54% della Norvegia). **L'elettrico sale al 5% di quota nelle grandi metropoli, dove viene acquistato soprattutto dal settore delle flotte aziendali, e rimane intorno al 2% in tutto il resto del Paese. La quota di privati che comprano veicoli alla spina non supera l'1,7%** e la media dei veicoli a batteria elettrica scende addirittura all'1% al Sud, dove si preferiscono GPL e Metano (quota al 13%). Il 51% dei consumatori indica l'elevato costo del veicolo alla base di questa ritrosia verso l'elettrico, problema evidentemente non risolto dagli incentivi.

"L'analisi conferma che il COVID non ha sostanzialmente cambiato i consumi di mobilità degli italiani che oggi più di ieri si affidano alle quattro ruote per i propri spostamenti", evidenzia Massimiliano Archiapatti - Presidente ANIASA, "Per ridurre seriamente l'inquinamento è opportuno abbandonare ogni approccio ideologico e prendere coscienza delle diverse realtà del trasporto in Italia. L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana".

"La sostenibilità ambientale del trasporto è un obbligo, occorre quindi lavorare per mettere auto più

*pulite sulla strada, svecchiando in modo radicale il parco circolante nel rispetto delle esigenze di tutti. Il tipo di auto che si tolgono dalla strada conta anche più del tipo di auto nuove che si immatricolano, e forzare la domanda serve a poco”, spiega **Gianluca Di Loreto**, Partner Bain & Company.*

*“In questo senso le nuove forme di mobilità completano l’offerta storica di trasporto ma non la sostituiscono; assume quindi una rilevanza strategica il business del noleggio, che permette di ringiovanire le auto in parco, ma con formule economiche comprensibili e anche vantaggiose”, conclude **Vittorio Melli**, Senior Manager Bain & Company.*

L'Italia riaccende i motori: auto sempre più centrale per gli spostamenti



Gli italiani sono tornati a muoversi come nel periodo pre-COVID. L'auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i trasporti pubblici faticano ad essere competitivi. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo in maggiori vendite, anzi la campagna contro le alimentazioni diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l'elettrico oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative.

Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca **“L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?”** condotta da **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di **Confindustria** rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica **Bain & Company**, e presentata oggi nel corso di una conferenza stampa online.

Lo studio parte da un assunto: a più di un anno dallo scoppio della pandemia da COVID-19, è necessario fare un punto della situazione sulla mobilità e sull'industria automotive in Italia. Il

settore è davvero cambiato così tanto? Per interpretare come l'emergenza pandemica abbia mutato le abitudini di mobilità degli italiani e per verificare se le nuove forme di mobilità "green" offriranno una concreta alternativa all'auto è stata realizzata un'indagine su un campione ampiamente rappresentativo di 1.000 residenti nelle principali città italiane, intervistati nel mese di maggio 2021.

L'uso dell'auto è tornato ai livelli pre-COVID. Fermi gli acquisti

Secondo l'Osservatorio Conti Pubblici Italiani, l'automotive è il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro nel 2020 e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi.

Sul fronte della mobilità su strada, invece, dopo i numerosi lockdown, l'utilizzo dell'auto è tornato ai livelli pre-COVID (2 italiani su 3 la usano per spostarsi) e quasi li ha superati, mentre si registra un ricorso sempre più limitato al Trasporto Pubblico Locale (solo il 42% del campione lo utilizza in modo ricorrente). Il maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce però in nuove vendite di auto, rimaste nei primi 5 mesi del 2021 addirittura sotto i livelli del 2019 (-28% vs maggio 2019). Gli italiani infatti preferiscono piuttosto comprare un'auto usata o mantenere la vecchia auto di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3 (con conseguente impatto sull'inquinamento e sulla minore sicurezza).

Le soluzioni di micro-mobilità non sostituiscono l'auto

L'auto in particolare è il mezzo prediletto da chi si muove in periferia, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in **bicicletta** (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui **monopattini** (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi.

La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità.

Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il *car sharing* e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il TPL. Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità.

L'auto ed il TPL restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni.

Un altro fattore importante che in questi mesi ha inciso in modo decisivo sui consumi di mobilità è il *remote working*. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre *car sharing* e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di remote

working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni. Questo trend, in un contesto in cui il TPL fatica a rimanere competitivo, sta favorendo il ritorno all'uso dell'auto personale. L'automobile quindi vince al momento la partita della mobilità. Ma quali sono allora le auto preferite dagli italiani?

La rincorsa dell'elettrico: cresce solo nelle metropoli e grazie alle flotte aziendali. Al Sud è all'1%

La campagna contro le alimentazioni diesel e benzina sta dando i suoi frutti: nel 2020 le immatricolazioni di auto endotermiche, che restano comunque la scelta preferita dal consumatore, sono scese dall'84% dell'anno precedente al 71%.

Il consumatore si è orientato fortemente verso l'ibrido, che ha assorbito quasi tutto il calo crescendo dal 6% al 18% (principalmente da *mild hybrid*). Rimangono stabili le alimentazioni a gas (9%) e cresce, anche se di poco, l'elettrico puro, dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020 (ben poco rispetto al 6-7% di Francia e Regno Unito o al 54% della Norvegia). **L'elettrico sale al 5% di quota nelle grandi metropoli, dove viene acquistato soprattutto dal settore delle flotte aziendali, e rimane intorno al 2% in tutto il resto del Paese. La quota di privati che comprano veicoli alla spina non supera l'1,7%** e la media dei veicoli a batteria elettrica scende addirittura all'1% al Sud, dove si preferiscono GPL e Metano (quota al 13%). Il 51% dei consumatori indica l'elevato costo del veicolo alla base di questa ritrosia verso l'elettrico, problema evidentemente non risolto dagli incentivi.

*"L'analisi conferma che il COVID non ha sostanzialmente cambiato i consumi di mobilità degli italiani che oggi più di ieri si affidano alle quattro ruote per i propri spostamenti", evidenzia **Massimiliano Archiapatti** – Presidente **ANIASA**, "Per ridurre seriamente l'inquinamento è opportuno abbandonare ogni approccio ideologico e prendere coscienza delle diverse realtà del trasporto in Italia. L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana".*

*"La sostenibilità ambientale del trasporto è un obbligo, occorre quindi lavorare per mettere auto più pulite sulla strada, svecchiando in modo radicale il parco circolante nel rispetto delle esigenze di tutti. Il tipo di auto che si tolgono dalla strada conta anche più del tipo di auto nuove che si immatricolano, e forzare la domanda serve a poco", spiega **Gianluca Di Loreto**, Partner Bain & Company.*

*"In questo senso le nuove forme di mobilità completano l'offerta storica di trasporto ma non la sostituiscono; assume quindi una rilevanza strategica il business del noleggio, che permette di ringiovanire le auto in parco, ma con formule economiche comprensibili e anche vantaggiose", conclude **Vittorio Melli**, Senior Manager Bain & Company.*

L'Italia riaccende i motori: auto sempre più centrale per gli spostamenti



Micro-mobilità come soluzione occasionale. Auto elettriche, acquisti (limitati) solo nelle metropoli, al Centro-Nord e nelle flotte aziendali

L'Italia riaccende i motori – Gli italiani sono tornati a muoversi come nel periodo pre-COVID. L'auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i **trasporti pubblici faticano ad essere competitivi.** Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo in maggiori vendite, anzi la **campagna contro le alimentazioni diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l'elettrico oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali.** Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative.

Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca "L'Italia riaccende i motori della mobilità – Nuove esigenze o abitudini consolidate?" condotta da **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica **Bain & Company**, e presentata oggi nel corso di una conferenza stampa online.

Lo studio parte da un assunto: a più di un anno dallo scoppio della pandemia da COVID-19, è necessario fare un punto della situazione sulla mobilità e sull'industria automotive in Italia. Il settore è davvero cambiato così tanto? Per interpretare come l'emergenza pandemica abbia mutato le abitudini di mobilità degli italiani e per verificare se le nuove forme di mobilità

“green” offriranno una concreta alternativa all’auto è stata realizzata un’indagine su un campione ampiamente rappresentativo di 1.000 residenti nelle principali città italiane, intervistati nel mese di maggio 2021.

L’uso dell’auto è tornato ai livelli pre-COVID, fermi gli acquisti

Secondo l’**Osservatorio Conti Pubblici Italiani**, l’automotive è il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro nel 2020 e un aumento dell’indebitamento per circa 9 miliardi. Sul fronte della mobilità su strada, invece, dopo i numerosi lockdown, l’utilizzo dell’auto è tornato ai livelli pre-COVID (2 italiani su 3 la usano per spostarsi) e quasi li ha superati, mentre si registra un ricorso sempre più limitato al **Trasporto Pubblico Locale** (solo il 42% del campione lo utilizza in modo ricorrente). Il maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce però in nuove vendite di auto, rimaste nei primi 5 mesi del 2021 addirittura sotto i livelli del 2019 (-28% vs maggio 2019). Gli italiani infatti preferiscono piuttosto comprare un’auto usata o mantenere la vecchia auto di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3 (con conseguente impatto sull’inquinamento e sulla minore sicurezza).

Le soluzioni di micro-mobilità non sostituiscono l’auto

L’auto in particolare è il mezzo prediletto da chi si muove in periferia, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in bicicletta (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui monopattini (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi. La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità.

Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il car sharing e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un’auto personale e li utilizzano in combinazione con il TPL. Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi impossibile pensare di sostituire l’automobile con la micro-mobilità. L’auto ed il TPL restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni.

Un altro fattore importante che in questi mesi ha inciso in modo decisivo sui consumi di mobilità è il remote working. Secondo la ricerca, l’auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di remote working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni. Questo trend, in un contesto in cui il TPL fatica a rimanere competitivo, sta favorendo il ritorno all’uso dell’auto personale. L’automobile quindi vince al momento la partita della mobilità. Ma quali sono allora le auto preferite dagli italiani?

La rincorsa dell'elettrico: cresce solo nelle metropoli e grazie alle flotte aziendali. Al Sud è all'1%

La campagna contro le alimentazioni diesel e benzina sta dando i suoi frutti: nel 2020 le immatricolazioni di auto endotermiche, che restano comunque la scelta preferita dal consumatore, sono scese dall'84% dell'anno precedente al 71%. Il consumatore si è orientato fortemente verso l'ibrido, che ha assorbito quasi tutto il calo crescendo dal 6% al 18% (principalmente da mild hybrid). Rimangono stabili le alimentazioni a gas (9%) e cresce, anche se di poco, l'elettrico puro, dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020 (ben poco rispetto al 6-7% di Francia e Regno Unito o al 54% della Norvegia).

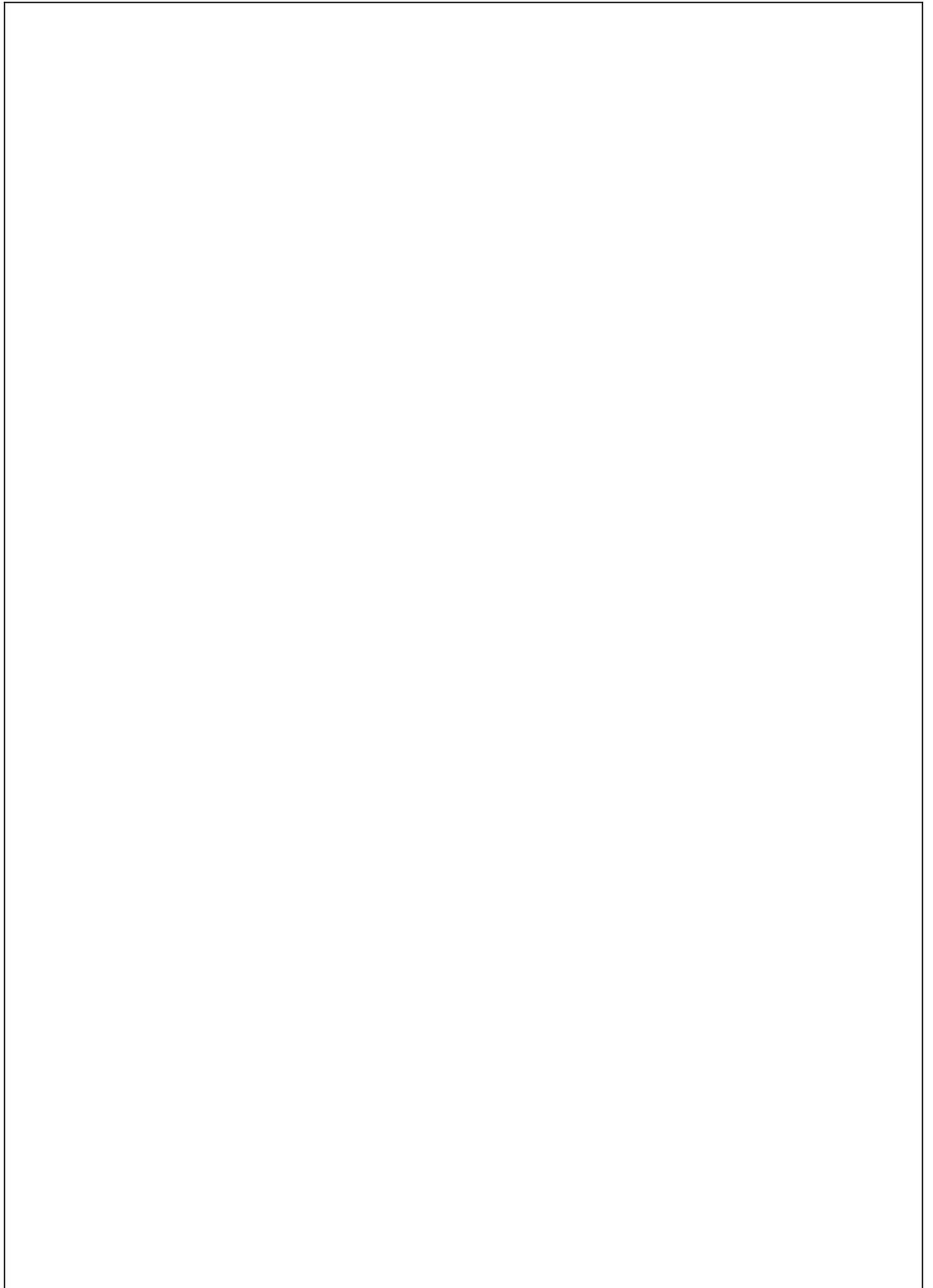
L'elettrico sale al 5% di quota nelle grandi metropoli, dove viene acquistato soprattutto dal settore delle flotte aziendali, e rimane intorno al 2% in tutto il resto del Paese. La quota di privati che comprano veicoli alla spina non supera l'1,7% e la media dei veicoli a batteria elettrica scende addirittura all'1% al Sud, dove si preferiscono GPL e Metano (quota al 13%). Il 51% dei consumatori indica l'elevato costo del veicolo alla base di questa ritrosia verso l'elettrico, problema evidentemente non risolto dagli incentivi.

*“L'analisi conferma che il COVID non ha sostanzialmente cambiato i consumi di mobilità degli italiani che oggi più di ieri si affidano alle quattro ruote per i propri spostamenti”, evidenzia **Massimiliano Archiapatti** – Presidente **ANIASA**, “Per ridurre seriamente l'inquinamento è opportuno abbandonare ogni approccio ideologico e prendere coscienza delle diverse realtà del trasporto in Italia. L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana”.*

*“La sostenibilità ambientale del trasporto è un obbligo, occorre quindi lavorare per mettere auto più pulite sulla strada, svecchiando in modo radicale il parco circolante nel rispetto delle esigenze di tutti. Il tipo di auto che si tolgono dalla strada conta anche più del tipo di auto nuove che si immatricolano, e forzare la domanda serve a poco”, spiega **Gianluca Di Loreto**, Partner Bain & Company. “In questo senso le nuove forme di mobilità completano l'offerta storica di trasporto ma non la sostituiscono; assume quindi una rilevanza strategica il business del noleggio, che permette di ringiovanire le auto in parco, ma con formule economiche comprensibili e anche vantaggiose”, conclude **Vittorio Melli**, Senior Manager Bain & Company.*

Redazione Fleetime

Fonte press **ANIASA**



Effetto Covid sull'autonoleggio: ko breve termine e sharing

Autonoleggio italiano nell'altalena della pandemia: crollano i noleggi a breve termine e lo sharing mentre tiene il **rent a lungo termine**, con le compagnie in procinto di affrontare nuovi investimenti per il rinnovo delle loro flotte, ma serve una scossa nel turismo per far ripartire l'intero comparto. È la fotografia scattata nel 20° Rapporto sulla mobilità pay-for-use di **Aniasa**, la associazione nazionale che rappresenta il settore dei servizi per la mobilità e che chiede al governo di non ignorare nel Pnrr questo comparto strategico per i trasporti nel nostro Paese.

«La pandemia ha momentaneamente rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese – ha infatti sottolineato il presidente dell'Associazione, **Massimiliano Archiapatti** – e la crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha retto l'urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a nolo resta salda **sopra quota 1 milione** e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. Il Pnrr ha praticamente ignorato l'automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità».

IL NOLEGGIO VEICOLI NEL 2020. La crisi della domanda indotta dalla pandemia ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il **25% del mercato automotive**, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle **355.000 dell'anno scorso**, con un **calo verticale del 32%**. La

pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine.

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale **scomparsa delle attività di viaggio** e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite.

Il **calo del fatturato del 52%** e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono anche lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia soltanto nel 2023.

LE RESTRIZIONI FERMANO IL CAR SHARING. A questo quadro si aggiunge l'ancor più sconcertante scenario del car sharing che ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (**da 13 a 6 milioni**), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno ora rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

I DATI DEL LUNGO TERMINE. Unica nota positiva viene dal noleggio a lungo termine, che forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (**fatturato: +2% nel 2020**), registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota **933mila veicoli** (65mila dei quali noleggiati da clienti privati).

IL PRIMO TRIMESTRE 2021. Ed infine un aggiornamento legato al primo trimestre dell'anno in corso, nel quale - sempre secondo il Rapporto **Aniasa** - l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020 con il breve termine sempre in forte sofferenza, con **-60% dei noleggi** (vs 2019), **-67%** delle immatricolazioni e una **flotta ferma a 73mila veicoli**.

Il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un **-50%** dei noleggi rispetto al 2019.

Nelle conclusioni del presidente di **Aniasa**, tutta la preoccupazione del comparto: «Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (**38 milioni di veicoli**), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità)»

Secondo Archiapatti «bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli

a sostituirli con vetture di ultima generazione. Per questo abbiamo avanzato al governo la nostra proposta di estendere l'**ecobonus** all'acquisto di **vetture usate Euro6, ibride ed elettriche** a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità. Il governo nella prossima legge di Bilancio deve sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei».

LeaseneWS | ANIASA e Bain & Company

La pandemia rallenta l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing. Presentata la 20^a edizione del Rapporto ANIASA



Gli effetti della pandemia non hanno risparmiato neanche la mobilità a noleggio nel nostro Paese. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine. Lo scenario emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Lo studio bene evidenzia l'impatto della crisi generata dalla diffusione del virus negli ultimi 15 mesi su noleggio a breve e lungo termine e sul car sharing.

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

Un trend diverso si è osservato per il noleggio a lungo termine che, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati).

“La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale”, dichiara il Presidente **ANIASA** – Massimiliano Archiapatti, “Eppure le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione. Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade”.

E nel 2021 il quadro è cambiato? Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo.

“Auspichiamo”, ha concluso Archiapatti, “che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei.

Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l'export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante”.

La pandemia rallenta l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing. Presentata la 20^a edizione del Rapporto ANIASA



Gli effetti della pandemia non hanno risparmiato neanche la mobilità a noleggio nel nostro Paese. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine. Lo scenario emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Lo studio bene evidenzia l'impatto della crisi generata dalla diffusione del virus negli ultimi 15 mesi su noleggio a breve e lungo termine e sul car sharing.

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

Un trend diverso si è osservato per il noleggio a lungo termine che, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati).

“La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale”, dichiara il Presidente **ANIASA** – Massimiliano Archiapatti, “Eppure le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione. Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade”.

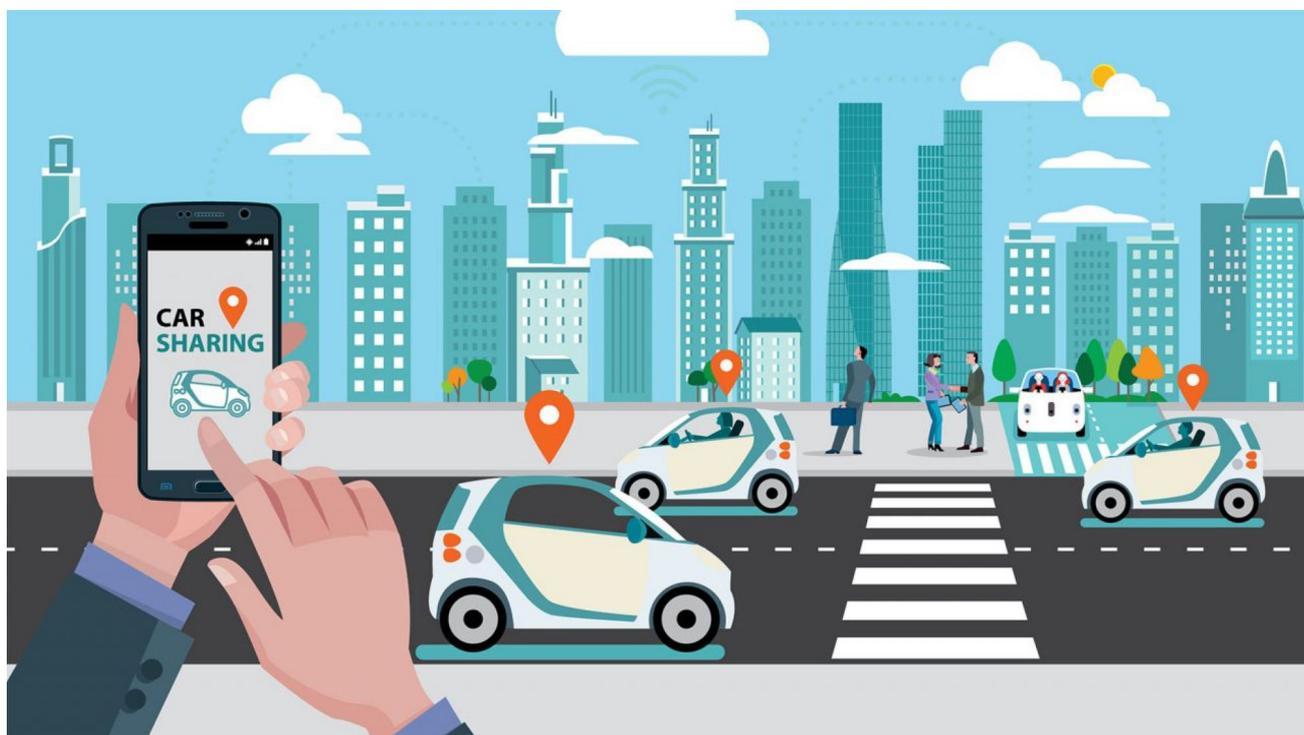
E nel 2021 il quadro è cambiato? Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo.

“Auspichiamo”, ha concluso Archiapatti, “che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei.

Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l'export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante”.

Male il noleggio auto breve in Italia nel 2020



Lo splendido noleggio breve, per un weekend o una settimana, crolla. Causa coronavirus, nel 2020 i viaggi per piacere o per lavoro sono stati annullati. Questo il bilancio **Aniasa** (Associazione autonoleggio). Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio .

Lo splendido noleggio breve, per un weekend o una settimana, crolla. Causa coronavirus, nel 2020 i viaggi per piacere o per lavoro sono stati annullati. Questo il bilancio **Aniasa** (Associazione autonoleggio).

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Auto condivisa in calo

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace

alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

Per fortuna, il noleggio lungo (per anni) flette senza crollare. Merito del prolungamento dei contratti. Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Peccato, perché si tratta di un settore chiave per l'economia, che potrebbe anche lanciare in orbita le auto elettriche.

NotizieAuto.it fa parte del nuovo servizio Google News, selezionaci tra i preferiti cliccando in alto la **stellina** [Clicca Qui!](#)

Subscribe to NotificationsOpt-out from NotificationsLooks like you have blocked notifications!

Italiani sempre innamorati dell'auto



In pieno lockdown, molti hanno ritenuto che la micromobilità potesse davvero fare boom: c'era chi vedeva il futuro nei monopattini elettrici in sharing. Ma adesso le cose cambiano. Gli italiani sono tornati a muoversi come nel periodo pre-Covid. L'auto resta il mezzo preferito per gli .

In pieno lockdown, molti hanno ritenuto che la micromobilità potesse davvero fare boom: c'era chi vedeva il futuro nei monopattini elettrici in sharing. Ma adesso le cose cambiano. Gli italiani sono tornati a muoversi come nel periodo pre-Covid. L'auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i trasporti pubblici faticano ad essere competitivi. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo in maggiori vendite, anzi la campagna contro le alimentazioni diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l'elettrico oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative.

Lo dice dalla ricerca "L'Italia riaccende i motori della mobilità" condotta da **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company.

Al lavoro in macchina, non su monopattino

Si registra un ricorso sempre più limitato al Trasporto Pubblico Locale (solo il 42% del campione lo utilizza in modo ricorrente). Il maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce però in nuove vendite di auto, rimaste nei primi 5 mesi del 2021 addirittura sotto i livelli del 2019 (-28% vs maggio 2019). Gli italiani infatti preferiscono piuttosto comprare un'auto usata o mantenere la vecchia auto di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3 (con conseguente impatto sull'inquinamento e sulla minore sicurezza).

Insomma, si tiene la vettura vecchia, specie senza incentivi per le endotermiche. Pochi possono permettersi un'elettrica al 100%. Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di remote working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni. Questo trend, in un contesto in cui il TPL fatica a rimanere competitivo, sta favorendo il ritorno all'uso dell'auto personale

NotizieAuto.it fa parte del nuovo servizio Google News, selezionaci tra i preferiti cliccando in alto la **stellina** [Clicca Qui!](#)

Subscribe to NotificationsOpt-out from NotificationsLooks like you have blocked notifications!

La mobilità torna alla normalità: l'auto resta il mezzo preferito dagli italiani



Gli italiani sono tornati a muoversi come nel periodo pre-pandemia. L'auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i trasporti pubblici faticano ad essere competitivi e il noleggio a breve termine deve riprendersi dopo una caduta verticale dello scorso anno.

Questo è un primo dato che emerge dallo studio "L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?" condotto da **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company.

Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo in maggiori vendite, anzi la campagna contro le alimentazioni diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l'elettrico oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative.

Panoramica sulla mobilità in Italia

A più di un anno dallo scoppio della pandemia è necessario fare un punto della situazione sulla mobilità e sull'industria automotive in Italia. Per interpretare come l'emergenza pandemica abbia mutato le abitudini di mobilità degli italiani e per verificare se le nuove forme di mobilità "green" offriranno una concreta alternativa all'auto è stata realizzata una ricerca condotta e Bain & Company, su un campione ampiamente rappresentativo di 1.000 residenti nelle principali città italiane, intervistati nel mese di maggio 2021.

L'uso dell'auto è tornato ai livelli pre-Covid. Fermi gli acquisti

Secondo l'Osservatorio Conti Pubblici Italiani, l'automotive è il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro nel 2020 e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi. Sul fronte della mobilità su strada, invece, dopo i numerosi lockdown, l'utilizzo dell'auto è tornato ai livelli pre-Covid: 2 italiani su 3 la usano per spostarsi, mentre si registra un ricorso sempre più limitato al trasporto pubblico locale, dove solo il 42% del campione lo utilizza in modo ricorrente. Il maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce però in nuove vendite di auto, rimaste nei primi 5 mesi del 2021 addirittura sotto i livelli del 2019 (-28% vs maggio 2019). Gli italiani infatti preferiscono piuttosto comprare un'auto usata o mantenere la vecchia auto di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3 con conseguente impatto sull'inquinamento.

Le soluzioni di micro-mobilità non sostituiscono l'auto

L'auto in particolare è il mezzo prediletto da chi si muove in periferia, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in bicicletta (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui monopattini (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati rapidamente nella grandi città come Milano e Roma. La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità. Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il car sharing e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il trasporto pubblico locale. Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità.

Smart working: come ha cambiato la mobilità

Un altro fattore importante che in questi mesi ha inciso in modo decisivo sui consumi di mobilità è il lavoro in remoto. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di remote working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni. Questo trend, in un contesto in cui il trasporto pubblico fatica a rimanere competitivo, sta favorendo il ritorno all'uso dell'auto personale. L'automobile quindi vince al momento la partita della mobilità. Noleggio a breve termine: forte contrazione durante la pandemia. La crisi della domanda indotta dalla pandemia ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520mila immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355mila dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine.

Il crollo del breve termine. Senza turismo un anno terribile

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente

nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

La rincorsa dell'elettrico: cresce solo nelle metropoli e grazie alle flotte aziendali. Al Sud è all'1%

La campagna contro le alimentazioni diesel e benzina sta dando i suoi frutti: nel 2020 le immatricolazioni di auto endotermiche, che restano comunque la scelta preferita dal consumatore, sono scese dall'84% dell'anno precedente al 71%. Il consumatore si è orientato fortemente verso l'ibrido, che ha assorbito quasi tutto il calo crescendo dal 6% al 18% (principalmente da mild hybrid). Rimangono stabili le alimentazioni a gas (9%) e cresce, anche se di poco, l'elettrico puro, dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020 (ben poco rispetto al 6-7% di Francia e Regno Unito o al 54% della Norvegia). L'elettrico sale al 5% di quota nelle grandi metropoli, dove viene acquistato soprattutto dal settore delle flotte aziendali, e rimane intorno al 2% in tutto il resto del Paese. La quota di privati che comprano veicoli alla spina non supera l'1,7% e la media dei veicoli a batteria scende addirittura all'1% al Sud, dove si preferiscono Gpl e metano (quota al 13%). Il 51% dei consumatori indica l'elevato costo del veicolo alla base di questa ritrosia verso l'elettrico, problema evidentemente non risolto dagli incentivi.

Nel 2020 venduti 2 milioni di bici, ma l'auto si riprende. Non ancora quella a noleggio



La nuova mobilità ha perso due ruote, almeno lo scorso anno quando in Italia sono stati venduti più di due milioni di biciclette, addirittura +44% per quelle elettriche. L'onda anche "green" legata al Covid non sembra tuttavia essere troppo lunga. Non secondo l'**Aniasa**, l'associazione di Confindustria che rappresenta il settore dei servizi di mobilità, che ha anticipato la XX edizione del Rapporto che analizza mercato e tendenze. E nemmeno secondo la società di consulenza Bain & Company. L'auto è "sempre più centrale per gli spostamenti", mentre la micro-mobilità rappresenta una "soluzione occasionale", dice il sodalizio. Per non parlare delle macchine a zero emissioni, i cui acquisti, ancora molto limitati, sono concentrati nelle grandi città e al Centro-Nord e dipendono prevalentemente dalle flotte. Gli spostamenti potranno diventare realmente "alternativi" quando troverà una risposta l'esigenza di mobilità dell'88% della popolazione che in Italia vive fuori dalle "metropoli".

La pandemia ha riportato indietro di sei anni il comparto con immatricolazioni totali pari a 355.000 unità (-32%). Il noleggio a lungo termine ha sofferto meno perché è riuscito a prolungare i contratti in essere: il fatturato è addirittura aumentato (+2% a 7,9 miliardi rispetto al 2019), la flotta circolante è cresciuta del 2,4% (934.000 veicoli), mentre le immatricolazioni sono calate del 24% (213.000). Il virus ha "terremotato" i prestiti a breve e il car sharing. Il numero dei noleggi è crollato rispettivamente del 60 e del 53% con cali significativi anche dei veicoli a disposizione. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-Covid solo nel 2023. "La pandemia ha momentaneamente rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e il sharing nel nostro paese", ha sintetizzato il presidente dell'**Aniasa**

Massimiliano Archiapatti. Le ristrettezze economiche non bastano da sole a spiegare i ripensamenti degli italiani, che hanno scelto opzioni alternative, almeno nel brevissimo termine. Hanno contribuito anche il ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici. L'associazione ha lamentato anche il fatto che il PNRR abbia “praticamente ignorato l'automotive” e ha avvertito come oggi servano “misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale” abbandonando “definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità”.

Questo perché quello dell'auto è stato il settore più colpito dalla pandemia: 10 miliardi di euro di perdita di cassa e 9 di indebitamento in più. Anche l'**Aniasa** insiste sulla necessità di incentivare l'accelerazione della “sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità”. Il primo trimestre del 2021 non ha invertito la tendenza dei tre comparti del noleggio. Le aperture e il turismo dovrebbero proiettare nuovi orizzonti, sui quali però ci allungano le ombre della carenza di semiconduttori. Il rilancio passa anche dall'allineamento sul trattamento fiscale delle vetture aziendali, almeno secondo l'**Aniasa** che cita le differenze abissali rispetto a Germania, Spagna, Francia e Regno Unito.

L'Italia riaccende i motori: auto sempre più centrale per gli spostamenti, micro-mobilità soluzione occasionale. Auto elettriche: acquisti (limitati) solo nelle metropoli, al Centro-Nord e nelle flotte aziendali



Roma, 16 giugno 2021 – Gli italiani sono tornati a muoversi come nel periodo pre-COVID. L'auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i trasporti pubblici faticano ad essere competitivi. Il maggiore utilizzo di #auto non si sta traducendo in maggiori vendite, anzi la campagna contro le alimentazioni diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l'elettrico oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative.

Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca “L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?” condotta da **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di **Confindustria** rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica **Bain & Company**, e presentata oggi nel corso di una conferenza stampa online.

Lo studio parte da un assunto: a più di un anno dallo scoppio della pandemia da COVID-19, è necessario fare un punto della situazione sulla mobilità e sull'industria #automotive in Italia. Il settore è davvero cambiato così tanto? Per interpretare come l'emergenza pandemica abbia mutato le abitudini di mobilità degli italiani e per verificare se le nuove forme di mobilità “green” offriranno una concreta alternativa all'auto è stata realizzata un'indagine su un campione ampiamente rappresentativo di 1.000 residenti nelle principali città italiane, intervistati nel mese di maggio 2021.

L'uso dell'auto è tornato ai livelli pre-COVID. Fermi gli acquisti

Secondo l'Osservatorio Conti Pubblici Italiani, l'automotive è il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro nel 2020 e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi.

Sul fronte della mobilità su strada, invece, dopo i numerosi lockdown, l'utilizzo dell'auto è tornato ai livelli pre-COVID (2 italiani su 3 la usano per spostarsi) e quasi li ha superati, mentre si registra un ricorso sempre più limitato al Trasporto Pubblico Locale (solo il 42% del

campione lo utilizza in modo ricorrente). Il maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce però in nuove vendite di #auto, rimaste nei primi 5 mesi del 2021 addirittura sotto i livelli del 2019 (-28% vs maggio 2019). Gli italiani infatti preferiscono piuttosto comprare un'auto usata o mantenere la vecchia #auto di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3 (con conseguente impatto sull'inquinamento e sulla minore sicurezza).

Le soluzioni di micro-mobilità non sostituiscono l'auto

L'auto in particolare è il mezzo prediletto da chi si muove in periferia, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in **bicicletta** (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui **monopattini** (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi.

La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità.

Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il *car sharing* e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il TPL. Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità.

L'auto ed il TPL restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni.

Un altro fattore importante che in questi mesi ha inciso in modo decisivo sui consumi di mobilità è il *remote working*. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre *car sharing* e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di *remote working* che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni. Questo trend, in un contesto in cui il TPL fatica a rimanere competitivo, sta favorendo il ritorno all'uso dell'auto personale. L'automobile quindi vince al momento la partita della mobilità. Ma quali sono allora le #auto preferite dagli italiani?

La rincorsa dell'elettrico: cresce solo nelle metropoli e grazie alle flotte aziendali. Al Sud è all'1%

La campagna contro le alimentazioni diesel e benzina sta dando i suoi frutti: nel 2020 le immatricolazioni di #auto endotermiche, che restano comunque la scelta preferita dal consumatore, sono scese dall'84% dell'anno precedente al 71%.

Il consumatore si è orientato fortemente verso l'ibrido, che ha assorbito quasi tutto il calo crescendo dal 6% al 18% (principalmente da *mild hybrid*). Rimangono stabili le alimentazioni a gas (9%) e cresce, anche se di poco, l'elettrico puro, dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020 (ben

poco rispetto al 6-7% di Francia e Regno Unito o al 54% della Norvegia). **L'elettrico sale al 5% di quota nelle grandi metropoli, dove viene acquistato soprattutto dal settore delle flotte aziendali, e rimane intorno al 2% in tutto il resto del Paese. La quota di privati che comprano veicoli alla spina non supera l'1,7%** e la media dei veicoli a batteria elettrica scende addirittura all'1% al Sud, dove si preferiscono GPL e Metano (quota al 13%). Il 51% dei consumatori indica l'elevato costo del veicolo alla base di questa ritrosia verso l'elettrico, problema evidentemente non risolto dagli incentivi.

*“L'analisi conferma che il COVID non ha sostanzialmente cambiato i consumi di mobilità degli italiani che oggi più di ieri si affidano alle quattro ruote per i propri spostamenti”, evidenzia **Massimiliano Archiapatti** – Presidente #aniasa, “Per ridurre seriamente l'inquinamento è opportuno abbandonare ogni approccio ideologico e prendere coscienza delle diverse realtà del trasporto in Italia. L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del #noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il #noleggio di #auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana”.*

*“La sostenibilità ambientale del trasporto è un obbligo, occorre quindi lavorare per mettere #auto più pulite sulla strada, svecchiando in modo radicale il parco circolante nel rispetto delle esigenze di tutti. Il tipo di #auto che si tolgono dalla strada conta anche più del tipo di #auto nuove che si immatricolano, e forzare la domanda serve a poco”, spiega **Gianluca Di Loreto**, Partner Bain & Company.*

*“In questo senso le nuove forme di mobilità completano l'offerta storica di trasporto ma non la sostituiscono; assume quindi una rilevanza strategica il business del #noleggio, che permette di ringiovanire le #auto in parco, ma con formule economiche comprensibili e anche vantaggiose”, conclude **Vittorio Melli**, Senior Manager Bain & Company.*

La pandemia rallenta l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing. Presentata la 20^a edizione del Rapporto ANIASA



Gli effetti della pandemia non hanno risparmiato neanche la mobilità a noleggio nel nostro Paese. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine. Lo scenario emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Lo studio bene evidenzia l'impatto della crisi generata dalla diffusione del virus negli ultimi 15 mesi su noleggio a breve e lungo termine e sul car sharing.

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

Un trend diverso si è osservato per il noleggio a lungo termine che, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati).

“La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale”, dichiara il Presidente **ANIASA** – Massimiliano Archiapatti, “Eppure le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione. Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade”.

E nel 2021 il quadro è cambiato? Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo.

“Auspichiamo”, ha concluso Archiapatti, “che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei.

Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l'export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante”.

La pandemia rallenta l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing. Presentata la 20^a edizione del Rapporto ANIASA



Gli effetti della pandemia non hanno risparmiato neanche la mobilità a noleggio nel nostro Paese. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine. Lo scenario emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Lo studio bene evidenzia l'impatto della crisi generata dalla diffusione del virus negli ultimi 15 mesi su noleggio a breve e lungo termine e sul car sharing.

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

Un trend diverso si è osservato per il noleggio a lungo termine che, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati).

“La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale”, dichiara il Presidente **ANIASA** – Massimiliano Archiapatti, “Eppure le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione. Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade”.

E nel 2021 il quadro è cambiato? Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo.

“Auspichiamo”, ha concluso Archiapatti, “che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei.

Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l'export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante”.

La pandemia rallenta l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing. Presentata la 20^a edizione del Rapporto ANIASA



La pandemia rallenta l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing. Presentata la 20^a edizione del Rapporto ANIASA

Gli effetti della pandemia non hanno risparmiato neanche la mobilità a noleggio nel nostro Paese. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine. Lo scenario emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Lo studio bene evidenzia l'impatto della crisi generata dalla diffusione del virus negli ultimi 15 mesi su noleggio a breve e lungo termine e sul car sharing.

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli

operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

Un trend diverso si è osservato per il noleggio a lungo termine che, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati).

“La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale”, dichiara il Presidente **ANIASA** – Massimiliano Archiapatti, “Eppure le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione. Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade”.

E nel 2021 il quadro è cambiato? Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo.

“Auspichiamo”, ha concluso Archiapatti, “che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la

forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei.

Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l'export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante”.

La pandemia rallenta l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing. Presentata la 20^a edizione del Rapporto ANIASA



Gli effetti della pandemia non hanno risparmiato neanche la mobilità a noleggio nel nostro Paese. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine. Lo scenario emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Lo studio bene evidenzia l'impatto della crisi generata dalla diffusione del virus negli ultimi 15 mesi su noleggio a breve e lungo termine e sul car sharing.

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

Un trend diverso si è osservato per il noleggio a lungo termine che, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati).

“La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale”, dichiara il Presidente **ANIASA** – Massimiliano Archiapatti, “Eppure le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione. Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade”.

E nel 2021 il quadro è cambiato? Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo.

“Auspichiamo”, ha concluso Archiapatti, “che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei.

Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l'export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante”.

Gli italiani tornano alle quattro ruote dopo il Covid-19



La **pandemia** non ha sconvolto le **abitudini di mobilità** degli italiani, si registra già un **ritorno massiccio alle quattro ruote**. È quanto emerge dall'indagine condotta da **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di **Confindustria** rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica **Bain & Company** "**L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?**".

*"L'analisi conferma che il Covid non ha sostanzialmente cambiato i consumi di mobilità degli italiani che oggi più di ieri si affidano alle quattro ruote per i propri spostamenti", evidenzia **Massimiliano Archiapatti**, presidente **Aniasa**, "L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana".*

Le quattro ruote sono il mezzo preferito dagli italiani per gli spostamenti attività che è tornata a essere come nel periodo pre Covid-19. Un uso che non si traduce in maggiori vendite che anzi risultano più congelate (sono scese dall'84% dell'anno precedente al 71%) dalla

demonizzazione della benzina e del diesel, mentre l'**elettrico cresce** solo nel nord Italia.

Dati che trovano riscontro nell'**Osservatorio Conti Pubblici Italiani**, che registra una perdita di cassa di 10 miliardi di euro nel 2020 e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi per l'automotive.

Come scelte di acquisto difatti gli italiani preferiscono comprare un'auto usata o mantenere la vecchia auto di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3.

Le forme alternative di mobilità invece come monopattini ed e-bike risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative.

Come è cambiata la mobilità dopo il lock down

L'indagine di **Aniasa** agisce su un campione di 1.000 residenti nelle principali città italiane, intervistati nel mese di maggio 2021. Da questi dati emerge come l'utilizzo dell'auto è tornato ai livelli pre-Covid la usano 2 italiani su 3. In calo invece l'uso del trasporto pubblico locale di cui solo il 42% degli intervistati dichiara di fare uso. A preferire l'auto sono anche i pendolari.

A incidere sulla mobilità anche il **remote working** per cui l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre *car sharing* e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana).

Nonostante il boom di acquisti nel 2020 della **bicicletta** (2 milioni) e dei **monopattini** (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), la **mobilità dolce rimane per il 69%** dei suoi utilizzatori un mezzo utilizzato esclusivamente **nel tempo libero** e quindi non sostituisce altre forme di mobilità.

Di fatto sembra emergere un **diverso profilo tra automobilisti** (anche pendolari) e gli utenti della **micro-mobilità** il che rende impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità.

"In questo senso le nuove forme di mobilità completano l'offerta storica di trasporto ma non la sostituiscono; assume quindi una rilevanza strategica il business del noleggio, che permette di ringiovanire le auto in parco, ma con formule economiche comprensibili e anche vantaggiose", conclude **Vittorio Melli, senior manager Bain & Company**.

L'auto ed il Tpl restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni. Con il ritorno al lavoro in sede sembra comunque che a vincere sia il trasporto con l'auto privata.

Come cambiano gli acquisti anche per le quattro ruote

Al calo delle vendite delle vetture endotermiche ha fatto seguito una crescita dell'ibrido che è cresciuto dal 6% al 18% (principalmente da *mild hybrid*).

Stabile la vendita delle auto a gas (9%) e cresce, di poco rispetto altri paesi europei, l'elettrico puro, dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020. L'incremento è soprattutto nelle flotte **aziendali**, **mentre tra i privati non supera l'1,7%**, nonostante sul ciclo di vita completo ci siano studi che ne dimostrano la economicità. Al Sud la media scende ancora mentre sono preferiti gpl e metano (quota al 13%). Ostacolo maggiormente rilevato l'elevato costo del veicolo (per il 51% degli intervistati).

Noleggior a breve termine: che estate sarà?

Il noleggio a breve termine ha sofferto molto la crisi del Covid, ma l'arrivo dell'estate e il turismo domestico sono fattori incoraggianti in vista di una ripresa del settore. Ecco il punto di vista di due esperti.

Sono stati sicuramente mesi difficili per il **noleggio a breve termine**. *Le restrizioni della pandemia hanno determinato un consistente calo del settore: i dati del Rapporto Aniasa* testimoniano che nel 2020 il **fatturato si è dimezzato**, essendo diminuito del 52% rispetto al 2019; mentre il **numero di noleggi è calato del 60%**, come quello delle immatricolazioni (-59%). Un trend negativo che è proseguito anche quest'anno.

Adesso, però, l'estate è praticamente arrivata e la campagna vaccinale prosegue, dando vita a segnali incoraggianti. Anche se, nel frattempo, è subentrata una nuova problematica che ha investito l'intero settore automotive: la **crisi dei chip**, che sta determinando **ritardi nelle consegne delle auto**. Con queste premesse abbiamo fatto il punto sul settore con **Salvatore Saladino**, country manager di Dataforce Italia, e **Giuseppe Benincasa**, direttore generale di **Aniasa**.

I numeri, come sempre riportati puntualmente da **Dataforce**, evidenziano un periodo molto difficile per il **noleggio a breve termine**, con due diverse velocità, una per le **auto** e l'altra per i **veicoli commerciali**. *“Le immatricolazioni sono crollate di oltre la metà rispetto al 2019, (più di 70.000 auto in meno) mentre i veicoli commerciali sono in linea con i numeri di due anni fa. Di fatto, il crollo della domanda, sia della parte **Leisure** sia della parte **Business**, è stato pesantissimo. Nonostante la riduzione dei mezzi in flotta, gli indicatori chiave rimangono tutti negativi (**giorni di noleggio, percentuale di utilizzo, fatturato medio di noleggio**)”* spiega Saladino.



La **logistica dell'ultimo miglio** ha contribuito a “salvare” i noleggi dei veicoli commerciali,

mentre, prosegue Saladino, “tra le città e gli aeroporti, le prime hanno subito il minor calo (circa il 30%), mentre negli aeroporti il calo ha superato il 60%”. Un segno chiaro delle conseguenze del Covid.

Leggi anche: Quali sono le prospettive del Business Travel?

E ora che prospettive attendono il **nolegg**io auto a breve termine? I primi segnali sono positivi, come testimonia Benincasa. “Abbiamo già una fase di prenotazioni in corso; i numeri non sono quelli del 2019, ma siamo in ripresa rispetto al 2020. Nei giorni scorsi siamo stati costretti a **lanciare una campagna per spingere i clienti anticipare le prenotazioni**, perchè abbiamo una potenziale carenza di flotta in entrata, fattore comune anche agli altri Paesi”. Una problematica determinata dalla crisi dei semiconduttori, che sta giocando forza spingendo i player a mantenere in flotta i veicoli attualmente in essere.



La domanda, fortunatamente, non mancherà, così come è accaduto lo scorso anno. “**Il turismo domestico avrà un ruolo fondamentale nel rimbalzo rispetto al 2020**, in primis perchè il noleggio offre prodotti sicuri dal punto di vista sanitario e, in secondo luogo, perchè in **Italia il numero delle località turistiche si amplia sempre più**” sottolinea Benincasa. Difficile, però, al momento fare previsioni, “Dobbiamo capire che peso avrà **la domanda proveniente dall'estero** e quanto sarà **ampio il periodo delle vacanze**“. La sensazione, positiva, è che quest'ultimo possa essere più lungo rispetto a quello dello scorso anno, quando il **lockdown della primavera 2020** aveva contribuito, e non poco, a limitare le ferie estive degli italiani.

FOLLOW US

Per rimanere sempre aggiornato sulle novità di **Fleet Magazine** seguici sul canale **Telegram** ufficiale e sui nostri canali social. Siamo su **Facebook, LinkedIn, Instagram** e **Google News**. Iscriviti al canale **Youtube** e non perderti tutti i Test Drive e gli altri video della nostra redazione.

Mobilità: l'auto è il mezzo preferito, elettrico solo nelle grandi città



Con la pandemia di coronavirus in rallentamento come ci si sposta? L'**Aniasa** e la società di consulenza strategica Bain & Company hanno presentato la ricerca "L'Italia riaccende i motori della mobilità – Nuove esigenze o abitudini consolidate?"

Con gli effetti della pandemia in ritirata, l'Italia si rimette in moto. Gli ultimi sedici mesi sono stati difficili e – tra misure di contenimento, smart working e turismo quasi azzerato – quello della mobilità è stato uno dei settori più colpiti. La luce in fondo al tunnel è in vista grazie alla campagna vaccinale e il Paese cerca di tornare ad una normalità lunga da centrare per intero ma strategica per le persone e per l'economia. La domanda imperante è: quali effetti si porta dietro la pandemia? E che tipo di mobilità è alle porte: dettata dalle abitudini consolidate negli anni precedenti o piuttosto dalle nuove esigenze, emerse nel contesto degli ultimi mesi? A queste e ad altre domande prova a rispondere la ricerca L'Italia riaccende i motori della mobilità – Nuove esigenze o abitudini consolidate?, condotta da **Aniasa** - l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità - e dalla società di consulenza strategica Bain Company.

USO DELL'AUTO A LIVELLI PRE-COVID MA ACQUISTI FERMI AL PALO

—

A certificare che quello automotive sia il settore più colpito dalla crisi è l'Osservatorio Conti Pubblici Italiani, che rileva una perdita di cassa di 10 miliardi di euro nel 2020 e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi. Eppure l'auto rimane centrale per la mobilità degli italiani: dopo l'allentamento e l'eliminazione pressoché totale delle limitazioni agli spostamenti, l'utilizzo dell'auto è tornato ai livelli pre-Covid. La ricerca di **Aniasa** e Bain evidenzia come 2 italiani su 3 la usano per spostarsi, mentre diminuisce il ricorso trasporto pubblico locale con una percentuale del 42% del campione che lo utilizza in modo ricorrente. Il maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce però in nuove vendite di auto, rimaste nei primi 5 mesi del 2021 addirittura sotto i livelli del 2019 (-28% rispetto a maggio 2019). Gli italiani infatti preferiscono piuttosto comprare un'auto usata o mantenere la vecchia auto di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3 (con conseguente impatto sull'inquinamento e sulla minore sicurezza).

BICI E MONOPATTINO CRESCONO MA NON SOSTITUISCONO L'AUTO

—

Che gli italiani abbiano un rapporto viscerale con l'auto è cosa nota: in particolare è il mezzo prediletto da chi si muove in periferia, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in bicicletta (con un'impennata di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui monopattini (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi. La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità. Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il car sharing e il monopattino: in gran parte dei casi, queste persone non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il trasporto pubblico locale. Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità. L'auto ed il trasporto pubblico restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni.

CAR SHARING E MICROMOBILITÀ PREFERITI DA CHI LAVORA DA REMOTO

—

Uno degli elementi che ha caratterizzato le abitudini durante la pandemia è il lavoro da remoto, comunemente definito smart working. E la ricerca evidenzia un dato particolarmente interessante: l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di smart working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni. Questo trend, in un contesto in cui il trasporto pubblico fatica a rimanere competitivo, sta favorendo il ritorno

all'uso dell'auto personale. L'automobile quindi vince al momento la partita della mobilità. Ma quali sono allora le auto preferite dagli italiani?

AUTO ELETTRICA: BENE SOLO NELLE GRANDI CITTÀ E NELLE FLOTTE

—

L'elettrificazione è un processo innescato ben prima della pandemia ma è destinato ad accelerare in virtù delle misure contenute nei piani di ripresa dei diversi paesi. Anche il Pnrr italiano prevede misure per accelerare la transizione verso soluzioni di mobilità meno impattanti con particolare focus sull'auto elettrica. Complici anche le campagne contro le alimentazioni diesel e benzina, nel 2020 le immatricolazioni di auto endotermiche, che restano comunque la scelta preferita dal consumatore, sono scese dall'84% dell'anno precedente al 71%. Il consumatore si è orientato fortemente verso l'ibrido, che ha assorbito quasi tutto il calo crescendo dal 6% al 18% (principalmente da mild hybrid). Rimangono stabili le alimentazioni a gas (9%) e cresce, anche se di poco, l'elettrico puro, dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020 (ben poco rispetto al 6-7% di Francia e Regno Unito o al 54% della Norvegia). L'elettrico sale al 5% di quota nelle grandi città, dove viene acquistato soprattutto dal settore delle flotte aziendali, e rimane intorno al 2% in tutto il resto del Paese. La quota di privati che comprano veicoli alla spina non supera l'1,7% e la media dei veicoli a batteria elettrica scende addirittura all'1% al Sud, dove si preferiscono Gpl e metano (quota al 13%). Il 51% dei consumatori indica l'elevato costo del veicolo alla base di questa ritrosia verso l'elettrico, problema evidentemente non risolto dagli incentivi.

L'OPINIONE DI ANIASA E BAIN & COMPANY

—

"L'analisi conferma che il Covid non ha sostanzialmente cambiato i consumi di mobilità degli italiani che oggi più di ieri si affidano alle quattro ruote per i propri spostamenti - evidenzia Massimiliano Archiapatti, Presidente Aniasa - Per ridurre seriamente l'inquinamento è opportuno abbandonare ogni approccio ideologico e prendere coscienza delle diverse realtà del trasporto in Italia. L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana". "La sostenibilità ambientale del trasporto è un obbligo, occorre quindi lavorare per mettere auto più pulite sulla strada, svecchiando in modo radicale il parco circolante nel rispetto delle esigenze di tutti. Il tipo di auto che si tolgono dalla strada conta anche più del tipo di auto nuove che si immatricolano, e forzare la domanda serve a poco" spiega Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company. "In questo senso le nuove forme di mobilità completano l'offerta storica di trasporto ma non la sostituiscono; assume quindi una rilevanza strategica il business del noleggio, che permette di ringiovanire le auto in parco, ma con formule economiche comprensibili e anche vantaggiose", conclude Vittorio Melli, Senior Manager Bain & Company.

Auto, noleggio: crollano breve termine e auto condivisa



Frena la mobilità a noleggio e in sharing, crollano il breve termine e l'auto condivisa, resiste invece il lungo termine. E' questo lo scenario che emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

"La pandemia ha momentaneamente rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. La crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha retto l'urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni - ha precisato il presidente Massimiliano Archiapatti - . La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità".

In particolare, la crisi della domanda indotta dalla pandemia ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. Ad essere penalizzato maggiormente il settore del breve termine che ha registrato un calo del fatturato del 52% mentre il numero di noleggi è diminuito del 60% rispetto al 2019. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della

mobilità cittadina e del ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

Il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%.

Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate.

"La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale -ha poi aggiunto Archiapatti - Eppure le quattro ruote sono rimaste fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente. Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade". Tra le cose da sanare, infine "la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei".

© Riproduzione riservata

Noleggio a breve termine e car sharing, il 2020 si è confermato un anno nero



Secondo il rapporto di **ANIASA** lo scorso anno ha messo in grande difficoltà il comparto dei servizi. Gli operatori del rent-a-car prevedono che per tornare ai risultati del 2019 bisognerà aspettare almeno il 2023

Tra un turismo bloccato e poi rilanciato a singhiozzo, lo smart working che ha tenuto (e in parte continua a tenere) le persone lontane dagli uffici, e gli spostamenti urbani ed extra-urbani fino a qualche settimana fa ancora soggetti a limitazioni, il 2020 si conferma un anno di forte crisi per la **mobilità**, e a risentirne è stato gran parte del settore legato ai **servizi**.

A segnalarlo è l'associazione di categoria **ANIASA** che ha presentato la 20esima edizione del rapporto sullo stato di salute della mobilità. Il colpo più duro è stato inferto, dagli sconvolgimenti della pandemia, al **noleggio** a breve termine e al **car sharing**: il primo è passato dalle 520 mila immatricolazioni del 2019 alle 355 mila del 2020 (-32%), mentre il calo del secondo si è rispecchiato nella **diminuzione** del **27%** della flotta a disposizione e nel numero di noleggi, passati da 13 milioni del 2019 a 6 milioni dell'anno seguente.

Sul noleggio a **breve termine** ha pesato sicuramente l'assenza del **turismo** internazionale e quindi un conseguente minor traffico aeroportuale, che ha portato il comparto a registrare una perdita nel **fatturato** del 52% e un numero di noleggi calati del 60%: secondo gli operatori del settore non si tornerà ai numeri pre-Covid prima del 2023.

Il noleggio a **lungo termine**, invece, sembra seguire un andamento ancora **stabile** dovuto principalmente alla natura dei contratti, di tipo pluriennale, che ne sono alla base, registrando una tendenza alla proroga degli stessi ma anche una riduzione del 25% nelle immatricolazioni.

Poco è cambiato nel primo trimestre del 2021: rispetto al 2019, infatti, il breve termine ha segnato ancora un -60% dei noleggi e -67% delle immatricolazioni. Meglio anche in questo caso per il lungo termine, con un giro d'affari cresciuto rispetto al 2019 e una flotta salita del 7%. Quanto ai veicoli in sharing, invece, i noleggi sono dimezzati rispetto al periodo pre-Covid.

Nonostante tutto, comunque, l'**auto** si conferma ancora come il mezzo preferito per gli spostamenti, tanto che la caduta delle limitazioni ai viaggi tra regioni ha già riportato la circolazione degli italiani ai ritmi di prima del lockdown. Continua a scendere, invece, l'utilizzo dei **mezzi pubblici** e a salire quello delle **biciclette** (solo nel 2020 ne sono state vendute 2 milioni, ma per il 69% dei casi ancora relegate all'uso nel tempo libero) e dei monopattini (125 mila unità vendute nei primi 7 mesi dello scorso anno).

Tra un turismo bloccato e poi rilanciato a singhiozzo, lo smart working che ha tenuto (e in parte continua a tenere) le persone lontane dagli uffici, e gli spostamenti urbani ed extra-urbani fino a qualche settimana fa ancora soggetti a limitazioni, il 2020 si conferma un anno di forte crisi per la **mobilità**, e a risentirne è stato gran parte del settore legato ai **servizi**.

A segnalarlo è l'associazione di categoria **ANIASA** che ha presentato la 20esima edizione del rapporto sullo stato di salute della mobilità. Il colpo più duro è stato inferto, dagli sconvolgimenti della pandemia, al **noleggio a breve termine** e al **car sharing**: il primo è passato dalle 520 mila immatricolazioni del 2019 alle 355 mila del 2020 (-32%), mentre il calo del secondo si è rispecchiato nella **diminuzione del 27%** della flotta a disposizione e nel numero di noleggi, passati da 13 milioni del 2019 a 6 milioni dell'anno seguente.

Sul **noleggio a breve termine** ha pesato sicuramente l'assenza del **turismo** internazionale e quindi un conseguente minor traffico aeroportuale, che ha portato il comparto a registrare una perdita nel **fatturato del 52%** e un numero di noleggi calati del 60%: secondo gli operatori del settore non si tornerà ai numeri pre-Covid prima del 2023.

Il **noleggio a lungo termine**, invece, sembra seguire un andamento ancora **stabile** dovuto principalmente alla natura dei contratti, di tipo pluriennale, che ne sono alla base, registrando una tendenza alla proroga degli stessi ma anche una riduzione del 25% nelle immatricolazioni.

Poco è cambiato nel primo trimestre del 2021: rispetto al 2019, infatti, il breve termine ha segnato ancora un -60% dei noleggi e -67% delle immatricolazioni. Meglio anche in questo caso per il lungo termine, con un giro d'affari cresciuto rispetto al 2019 e una flotta salita del 7%. Quanto ai veicoli in sharing, invece, i noleggi sono dimezzati rispetto al periodo pre-Covid.

Nonostante tutto, comunque, l'**auto** si conferma ancora come il mezzo preferito per gli spostamenti, tanto che la caduta delle limitazioni ai viaggi tra regioni ha già riportato la circolazione degli italiani ai ritmi di prima del lockdown. Continua a scendere, invece, l'utilizzo dei **mezzi pubblici** e a salire quello delle **biciclette** (solo nel 2020 ne sono state vendute 2 milioni, ma per il 69% dei casi ancora relegate all'uso nel tempo libero) e dei monopattini (125 mila unità vendute nei primi 7 mesi dello scorso anno).

Sostieni ilfattoquotidiano.it: mai come in questo momento abbiamo bisogno di te

In questi tempi difficili e straordinari, è fondamentale garantire **un'informazione di qualità**. Per noi de ilfattoquotidiano.it gli unici padroni sono i lettori. A differenza di altri, vogliamo offrire un giornalismo aperto a tutti, senza paywall. Il tuo contributo è fondamentale per permetterci di farlo. Diventa anche tu Sostenitore

Grazie, Peter Gomez

Sostieni adesso

`.article-ifq-bottom-pro-sostenitore.hidden { display: none; }`

AutoCar SharingCoronavirusNoleggio AutoTurismo

[Articolo Precedente](#)

I Bitcoin e l'altalena di Elon Musk. Tesla tornerà a vendere auto in cambio di criptovaluta?

Mercato, fisco e flotte: il Governo non ci deluda



di Massimiliano Archiapatti, presidente di **Aniasa**

La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale. Eppure le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e **mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità).** Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione.

Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe **immediati benefici sulla domanda di mobilità**, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade.

Auspichiamo, inoltre, che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare **una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di**

trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei.

Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l'export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 euro, meno di un quinto di quanto riescono a "scaricare" le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. **Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale**, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante.

Settore auto: l'Italia riaccende i motori

Publicata la ricerca condotta da **ANIASA** e Bain & Company sulla mobilità degli italiani post-COVID: auto sempre più centrale per gli spostamenti, micro-mobilità soluzione occasionale.



Gli italiani sono tornati a muoversi come nel periodo pre-COVID. L'auto resta il mezzo preferito per gli spostamenti (2 su 3 la usano abitualmente), mentre i trasporti pubblici faticano ad essere competitivi. Il maggiore utilizzo di auto non si sta traducendo in maggiori vendite, anzi la campagna contro le alimentazioni diesel e benzina ha penalizzato il mercato e l'elettrico oggi viene acquistato quasi esclusivamente nelle metropoli del Centro-Nord Italia e dalle flotte aziendali. Con il graduale ritorno al lavoro in presenza, le forme alternative di mobilità (monopattini ed e-bike, su tutte) risultano meno utilizzate rispetto alle aspettative.

Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca ***“L'Italia riaccende i motori della mobilità – Nuove esigenze o abitudini consolidate?”*** condotta da **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di **Confindustria** rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica **Bain & Company**, e presentata oggi nel corso di una conferenza stampa online.

Lo studio parte da un assunto: a più di un anno dallo scoppio della pandemia da COVID-19, è

necessario fare un punto della situazione sulla mobilità e sull'industria automotive in Italia. Il settore è davvero cambiato così tanto? Per interpretare come l'emergenza pandemica abbia mutato le abitudini di mobilità degli italiani e per verificare se le nuove forme di mobilità "green" offriranno una concreta alternativa all'auto è stata realizzata un'indagine su un campione ampiamente rappresentativo di 1.000 residenti nelle principali città italiane, intervistati nel mese di maggio 2021.

L'uso dell'auto è tornato ai livelli pre-COVID. Fermi gli acquisti

Secondo l'Osservatorio Conti Pubblici Italiani, l'automotive è il settore più colpito in assoluto dalla crisi, con una perdita di cassa di 10 miliardi di euro nel 2020 e un aumento dell'indebitamento per circa 9 miliardi.

Sul fronte della mobilità su strada, invece, dopo i numerosi lockdown, l'utilizzo dell'auto è tornato ai livelli pre-COVID (2 italiani su 3 la usano per spostarsi) e quasi li ha superati, mentre si registra un ricorso sempre più limitato al Trasporto Pubblico Locale (solo il 42% del campione lo utilizza in modo ricorrente). Il maggiore ricorso alle quattro ruote non si traduce però in nuove vendite di auto, rimaste nei primi 5 mesi del 2021 addirittura sotto i livelli del 2019 (-28% vs maggio 2019). Gli italiani infatti preferiscono piuttosto comprare un'auto usata o mantenere la vecchia auto di proprietà, magari Euro 2 o Euro 3 (con conseguente impatto sull'inquinamento e sulla minore sicurezza).

Le soluzioni di micro-mobilità non sostituiscono l'auto

L'auto in particolare è il mezzo prediletto da chi si muove in periferia, dove il trasporto pubblico è meno presente, e dai pendolari. Un trend significativo degli ultimi mesi riguarda gli spostamenti in **bicicletta** (con un boom di acquisti, 2 milioni solo nel 2020) e sui **monopattini** (125.000 pezzi venduti nei primi 7 mesi del 2020), con molti nuovi operatori nati a Milano e Roma nel giro di pochi mesi.

La bicicletta, però, per il 69% dei suoi utilizzatori, è un mezzo utilizzato esclusivamente nel tempo libero e quindi non sostituisce altre forme di mobilità.

Una casistica simile riguarda anche chi invece utilizza in modo frequente il car sharing e il monopattino: in gran parte dei casi, questi non hanno un'auto personale e li utilizzano in combinazione con il TPL. Gli automobilisti (anche pendolari) e gli utenti della micro-mobilità presentano due profili molto diversi tra loro ed è quindi impossibile pensare di sostituire l'automobile con la micro-mobilità.

L'auto ed il TPL restano ad oggi la migliore soluzione per flessibilità e costi di gestione e non hanno di fatto reali alternative agli occhi del pendolare che si muove tutti i giorni.

Un altro fattore importante che in questi mesi ha inciso in modo decisivo sui consumi di mobilità è il remote working. Secondo la ricerca, l'auto oggi è usata maggiormente proprio da chi dichiara di lavorare meno da remoto, mentre car sharing e monopattini sono usati

soprattutto da chi lavora da casa (per più di 3 giorni a settimana). Il dato di fatto è che i consumatori stanno tornando progressivamente a lavorare in sede, con i giorni di remote working che, dopo essere saliti da meno di 1 nel 2019 a quasi 3 a settimana nel 2020, ad oggi sono già tornati a circa 2 giorni. Questo trend, in un contesto in cui il TPL fatica a rimanere competitivo, sta favorendo il ritorno all'uso dell'auto personale. L'automobile quindi vince al momento la partita della mobilità. Ma quali sono allora le auto preferite dagli italiani?

La rincorsa dell'elettrico: cresce solo nelle metropoli e grazie alle flotte aziendali. Al Sud è all'1%

La campagna contro le alimentazioni diesel e benzina sta dando i suoi frutti: nel 2020 le immatricolazioni di auto endotermiche, che restano comunque la scelta preferita dal consumatore, sono scese dall'84% dell'anno precedente al 71%.

Il consumatore si è orientato fortemente verso l'ibrido, che ha assorbito quasi tutto il calo crescendo dal 6% al 18% (principalmente da **mild hybrid**). Rimangono stabili le alimentazioni a gas (9%) e cresce, anche se di poco, l'elettrico puro, dallo 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020 (ben poco rispetto al 6-7% di Francia e Regno Unito o al 54% della Norvegia). **L'elettrico sale al 5% di quota nelle grandi metropoli, dove viene acquistato soprattutto dal settore delle flotte aziendali, e rimane intorno al 2% in tutto il resto del Paese. La quota di privati che comprano veicoli alla spina non supera l'1,7%** e la media dei veicoli a batteria elettrica scende addirittura all'1% al Sud, dove si preferiscono GPL e Metano (quota al 13%). Il 51% dei consumatori indica l'elevato costo del veicolo alla base di questa ritrosia verso l'elettrico, problema evidentemente non risolto dagli incentivi.

*"L'analisi conferma che il COVID non ha sostanzialmente cambiato i consumi di mobilità degli italiani che oggi più di ieri si affidano alle quattro ruote per i propri spostamenti", evidenzia **Massimiliano Archiapatti - Presidente ANIASA**, "Per ridurre seriamente l'inquinamento è opportuno abbandonare ogni approccio ideologico e prendere coscienza delle diverse realtà del trasporto in Italia. L'elettrico sta avanzando solo in alcune aree del nostro Paese, trainato dalle immatricolazioni degli operatori del noleggio, ma per una vera mobilità green occorre soddisfare le esigenze dell'88% che vive al di fuori delle grandi città. Il noleggio di auto nuove e l'acquisto dell'usato fresco e sicuro fornito dal settore può dare un contributo decisivo per la transizione ecologica della mobilità italiana".*

"La sostenibilità ambientale del trasporto è un obbligo, occorre quindi lavorare per mettere auto più pulite sulla strada, svecchiando in modo radicale il parco circolante nel rispetto delle esigenze di tutti. Il tipo di auto che si tolgono dalla strada conta anche più del tipo di auto nuove che si immatricolano, e forzare la domanda serve a poco", spiega Gianluca Di Loreto, Partner Bain & Company.

*"In questo senso le nuove forme di mobilità completano l'offerta storica di trasporto ma non la sostituiscono; assume quindi una rilevanza strategica il business del noleggio, che permette di ringiovanire le auto in parco, ma con formule economiche comprensibili e anche vantaggiose", conclude **Vittorio Melli, Senior Manager Bain & Company**.*

Frena la mobilità a noleggio e in sharing: crollano il breve termine e l'auto condivisa, tiene il lungo termine. Flotta stabile sopra il milione di veicoli



Archiapatti al Governo: "Far ripartire il turismo e ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando il rinnovo del parco circolante grazie ai veicoli nuovi e usati del noleggio"

Roma, 16 giugno 2020 - **"La pandemia ha momentaneamente rallentato l'avanzata della mobilità a #noleggio e in sharing nel nostro Paese. La crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle #auto condivise. Il #noleggio a lungo termine ha retto l'urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. Il PNRR ha praticamente ignorato l'automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal #noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità".**

E' questo lo scenario che emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di

mobilità.

Il #noleggio veicoli nel 2020

La crisi della domanda indotta dalla pandemia ha colpito duramente il #noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato #automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di #noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine.

Il crollo del breve termine. Senza Turismo un anno terribile

Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Car sharing fermato da restrizioni alla mobilità cittadina e telelavoro

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

La crescita "frenata" del #noleggio a lungo termine

Il #noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati).

Il primo trimestre 2021 - "Trend stabile in attesa dell'uscita dal tunnel"

Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul #noleggio a breve termine: la crisi dei chip #auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo.

“La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale”, dichiara il Presidente #aniasa – Massimiliano Archiapatti, “Eppure le quattro ruote sono rimaste inspiegabilmente fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare definitivamente l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 15 anni di anzianità). Bisogna raggiungere le fasce di popolazione con minore capacità di spesa, che spesso viaggiano proprio su questi veicoli più inquinanti e meno sicuri e incentivarli a sostituirli con vetture di ultima generazione.

*Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'**ecobonus** all'acquisto di **vetture usate Euro6, ibride ed elettriche** a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4.*

Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade”.

“Auspichiamo, inoltre”, ha concluso Archiapatti, “che il Governo nella prossima Legge di Bilancio voglia finalmente sanare una situazione diventata ormai paradossale per il nostro Paese: la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei.

Un grave disallineamento, una minor competitività specialmente per l'export. Su una vettura aziendale media (valore 30.000 euro) il totale di detrazioni e deduzioni fiscali in Italia ammonta a 5.778 €, meno di un quinto di quanto riescono a 'scaricare' le aziende tedesche e spagnole e circa un quarto di Francia e Gran Bretagna. Il recupero di questo gap, che supera il 400%, permetterebbe una maggiore diffusione dell'auto aziendale, che con il suo più rapido turn-over contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante”.

Auto a noleggio in concessionaria: come funziona Compass Rent



La finanziaria entra nel mondo del noleggio a lungo termine con una formula nuova

Forse auto a noleggio e car sharing sono davvero il futuro, ma per il momento, nel nostro Paese, stentano un po' a prendere quota, come ha sottolineato proprio ieri il rapporto 2020 di **ANIASA**. Per l'associazione che riunisce le società di noleggio, infatti, la pandemia è responsabile soltanto in parte del mancato decollo del breve termine e della condivisione.

A funzionare bene è invece il noleggio a lungo termine, che pare aver resistito ottimamente alle difficoltà degli ultimi 18 mesi e che ora vede affacciarsi sul panorama un uovo competitor. Si chiama **Compass Rent** ed è una vera e propria nuova società creata dalla finanziaria Compass, appartenente al gruppo Mediobanca, che propone una nuova formula.

La ritiri in concessionaria

Uno dei primi punti di forza della nuova società è che non ha bisogno di sedi e depositi, perché le auto a noleggio sono **quelle delle concessionarie**: la scelta spazia quindi tra auto nuove,

usate oppure a km0, che possono essere scelte direttamente nel proprio autosalone di fiducia, con disponibilità in un tempo massimo di 2 settimane.

A questo si aggiunge una formula flessibile che permette di scegliere durata e chilometraggio e prevedere già i pacchetti di assistenza e manutenzione, effettuati dai concessionari stessi e inseriti nel canone mensile.

100% digitale

A rendere ancora più facile il servizio è anche la totale assenza di documenti cartacei: contratti e servizi sono gestiti digitalmente, con una specifica app per smartphone e un database per i dealer su cui sono registrati anche i documenti di consegna e di preparazione delle auto.

Un'ulteriore semplificazione che incide sull'economia e contribuisce a consentire tariffe che si annunciano concorrenziali. Queste ultime saranno disponibili sul sito ufficiale Compass Rent.

A caccia di comodità

A fare da presupposto per l'ingresso di questa nuova realtà in un settore solo all'apparenza già affollato, sono proprio i numeri, raccolti da Doxa in uno specifico report: oltre l'80% degli italiani ormai sa cosa sia il noleggio e circa il 30% valuta di prenderlo in considerazione per il prossimo cambio vettura, percentuale che cresce tra gli appassionati di auto.

Sono dati piuttosto interessanti, anche se nelle indagini esplorative, come dichiara la nuova società, emerge che il possesso è ancora considerato un valore forte per molti italiani, ad attrarre maggiormente sono la prospettiva dell'utilizzo con formule "all inclusive" e senza pensieri legati a tasse e mantenimento, con una quota fissa mensile senza ulteriori oneri, e a costi ridotti rispetto all'acquisto. Argomentazione a cui si aggiunge il piacere di poter cambiare auto con facilità.

Auto a noleggio in concessionaria: come funziona Compass Rent

La finanziaria entra nel mondo del noleggio a lungo termine con una formula nuova

Forse auto a noleggio e car sharing sono davvero il futuro, ma per il momento, nel nostro Paese, stentano un po' a prendere quota, come ha sottolineato proprio ieri il rapporto 2020 di **ANIASA**. Per l'associazione che riunisce le società di noleggio, infatti, la pandemia è responsabile soltanto in parte del mancato decollo del breve termine e della condivisione.

© Motor1.com Italia Consegna auto in concessionaria

A funzionare bene è invece il noleggio a lungo termine, che pare aver resistito ottimamente alle difficoltà degli ultimi 18 mesi e che ora vede affacciarsi sul panorama un uovo competitor. Si chiama **Compass Rent** ed è una vera e propria nuova società creata dalla finanziaria Compass, appartenete al gruppo Mediobanca, che propone una nuova formula.

La ritiri in concessionaria

Uno dei primi punti di forza della nuova società è che non ha bisogno di sedi e depositi, perché le auto a noleggio sono **quelle delle concessionarie**: la scelta spazia quindi tra auto nuove, usate oppure a km0, che possono essere scelte direttamente nel proprio autosalone di fiducia, con disponibilità in un tempo massimo di 2 settimane.

A questo si aggiunge una formula flessibile che permette di scegliere durata e chilometraggio e prevedere già i pacchetti di assistenza e manutenzione, effettuati dai concessionari stessi e inseriti nel canone mensile.

100% digitale

A rendere ancora più facile il servizio è anche la totale assenza di documenti cartacei: contratti e servizi sono gestiti digitalmente, con una specifica app per smartphone e un database per i dealer su cui sono registrati anche i documenti di consegna e di preparazione delle auto.

Un'ulteriore semplificazione che incide sull'economia e contribuisce a consentire tariffe che si annunciano concorrenziali. Queste ultime saranno disponibili sul sito ufficiale Compass Rent.

A caccia di comodità

A fare da presupposto per l'ingresso di questa nuova realtà in un settore solo all'apparenza già affollato, sono proprio i numeri, raccolti da Doxa in uno specifico report: oltre l'80% degli italiani ormai sa cosa sia il noleggio e circa il 30% valuta di prenderlo in considerazione per il prossimo cambio vettura, percentuale che cresce tra gli appassionati di auto.

Sono dati piuttosto interessanti, anche se nelle indagini esplorative, come dichiara la nuova società, emerge che il possesso è ancora considerato un valore forte per molti italiani, ad attrarre maggiormente sono la prospettiva dell'utilizzo con formule "all inclusive" e senza pensieri legati a tasse e mantenimento, con una quota fissa mensile senza ulteriori oneri, e a costi ridotti rispetto all'acquisto. Argomentazione a cui si aggiunge il piacere di poter cambiare auto con facilità.

Noleggio, crescono le opportunità

- Noleggio auto senza carta di credito, quando e come si può fare
- Da 30 a 1.824 giorni. Arval dilata il tempo del noleggio

Rapporto Aniasa, frena la mobilità a noleggio e in sharing



“La pandemia ha momentaneamente rallentato l’avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. La crisi economica, l’ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha retto l’urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. Il PNRR ha praticamente ignorato l’automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il ‘green divide’ nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità”. È questo lo scenario che emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto Aniasa, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e ribadito dal presidente Aniasa Massimiliano Archiapatti. **Il noleggio veicoli nel 2020**La crisi della domanda indotta dalla pandemia ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell’anno scorso, con un calo verticale del 32%. La pandemia ha inciso in modo diversificato sui

differenti business della mobilità pay-per-use: sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, ha ben tenuto il lungo termine. Il breve termine è stato fortemente penalizzato dalla sostanziale scomparsa delle attività di viaggio e in particolare del turismo internazionale; quello nazionale, riattivatosi parzialmente nella breve parentesi estiva, e la sostanziale tenuta dei noleggi dei veicoli commerciali (grazie al boom dell'e-commerce e delle consegne a domicilio) non hanno compensato le pesanti perdite. Il calo del fatturato del 52% e il numero di noleggi diminuiti del 60% rispetto al 2019 sono lo specchio della crisi aeroportuale che ha visto una riduzione dei traffici del 72%. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023. **Car sharing e noleggio a lungo termine** Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del consistente ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela. Per quanto il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato prevalentemente su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una crescita delle sofferenze creditizie e una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%. La flotta in circolazione è ulteriormente cresciuta, toccando quota 933mila veicoli (65mila dei quali noleggiati da clienti privati). **Il primo trimestre 2021 - "Trend stabile in attesa dell'uscita dal tunnel"** Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019. Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura, assicurandosi così la disponibilità del veicolo.

Auto, noleggio: crollano breve termine e auto condivisa

Rapporto **ANIASA**, nel 2020 tiene solo il lungo termine



Frena la mobilità a noleggio e in sharing, crollano il breve termine e l'auto condivisa, resiste invece il lungo termine. E' questo lo scenario che emerge dalla presentazione della 20esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

"La pandemia ha momentaneamente rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio e in sharing nel nostro Paese. La crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro e il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il noleggio a lungo termine ha retto l'urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni - ha precisato il presidente Massimiliano Archiapatti - . La flotta dei veicoli a nolo resta salda sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi, si stima, tornerà a crescere. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il 'green divide' nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità".

In particolare, la crisi della domanda indotta dalla pandemia ha colpito duramente il noleggio veicoli. Dopo sette anni di continui record nelle immatricolazioni e nel fatturato, che lo hanno

portato a rappresentare il 25% del mercato automotive, il 2020 ha segnato una brusca frenata. Si è passati dalle 520.000 immatricolazioni del 2019 (auto e veicoli commerciali) alle 355.000 dell'anno scorso, con un calo verticale del 32%. Ad essere penalizzato maggiormente il settore del breve termine che ha registrato un calo del fatturato del 52% mentre il numero di noleggi è diminuito del 60% rispetto al 2019. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia solo nel 2023.

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. A causa della forte riduzione della mobilità cittadina e del ricorso al telelavoro, l'auto condivisa ha visto dimezzarsi i noleggi (da 13 a 6 milioni), con una conseguente riduzione della flotta veicoli a disposizione del 27%. Gli operatori stanno rimodulando la struttura dell'offerta, rispondendo in modo efficace alle esigenze di maggiore sicurezza avvertite dalla clientela.

Il noleggio a lungo termine, forte della parziale maggiore stabilità del proprio business basato su contratti pluriennali, non ha subito nell'immediato significativi contraccolpi sul versante dei ricavi (fatturato: +2% nel 2020), registrando una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una significativa riduzione di immatricolazioni del 25%.

Nel primo trimestre dell'anno in corso, l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il breve termine con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia, con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni solo in leggero calo (-1%); il car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019.

Un'ulteriore tegola si è recentemente abbattuta sul settore, in particolare sul noleggio a breve termine: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate.

"La pandemia ha confermato la centralità dell'auto nel sistema di mobilità e trasporti nazionale -ha poi aggiunto Archiapatti - Eppure le quattro ruote sono rimaste fuori dagli investimenti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Per supportare l'attesa transizione ecologica è ora di abbandonare l'approccio ideologico alla mobilità e mettere in campo misure efficaci per accelerare concretamente il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente. Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'ecobonus all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Una misura che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, grazie a veicoli accessibili a prezzi più contenuti rispetto al nuovo, sull'ambiente e, non ultimo, sulla sicurezza delle nostre strade". Tra le cose da sanare, infine "la forte disparità di trattamento fiscale sui costi di mobilità che le aziende italiane vivono ogni giorno sulla propria pelle rispetto ai competitor europei".

Autonoleggio: allarme disponibilità vetture per l'estate



Il turismo estivo darà un toccasana al **noleggio auto**. Mancheranno i turisti “long haul”, ma secondo l’associazione **Aniasa** la domanda sarà almeno uguale a quella delle vacanze 2020. Ora, però, scatta l’allarme legato all’**insufficienza delle flotte**.

Articoli di approfondimento

Trasporti

16/06/2021

15:57

Aniasa: il noleggio auto fatica a recuperare terreno

di Adriano Lovera

Pubblicità

“Chi intende noleggiare una macchina per la villeggiatura deve muoversi subito” dice senza mezzi termini **Massimiliano Archiapatti**, presidente di **Aniasa**. Infatti la crisi dei chip, che sta frenando la produzione di auto nuove a livello mondiale, pesa anche sul “rent a car”, che non può rinnovare la flotta.

“Il numero di veicoli disponibili crescerà un po’ tra fine mese e luglio, ma comunque meno dei livelli normali. Specialmente **in alcune zone, come le isole, ci sono i primi segnali di difficoltà** a rispondere adeguatamente alle prenotazioni. Purtroppo il settore non è stato fortunato. Siamo stati quasi fermi per 15 mesi e ora, di fronte alla ripresa, affrontiamo il paradosso di avere un parco auto ridotto”.

Nel 2020 in Italia calo per noleggio e sharing, tiene il LT

Roma, 17 - La pandemia ha rallentato l'avanzata della mobilità a noleggio ed in sharing nel nostro Paese. Nel 2020 la crisi economica, l'ampio ricorso al telelavoro ed il blocco dei flussi turistici hanno dimezzato i noleggi a breve termine e gli spostamenti delle auto condivise. Il NLT ha retto l'urto, principalmente prolungando i contratti in essere e riducendo in modo significativo le nuove immatricolazioni. La flotta dei veicoli a noleggio resta sopra quota 1 milione e nei prossimi mesi si stima tornerà a crescere. Il PNRR ha praticamente ignorato l'automotive, ma oggi servono misure concrete per accelerare il rinnovo del parco circolante nazionale. I veicoli nuovi e quelli usati Euro6, ibridi o elettrici provenienti dal noleggio possono contribuire a ridurre il "green divide" nel nostro Paese, accelerando la sostituzione degli 11 milioni di veicoli con oltre 15 anni di anzianità. È principalmente questo lo scenario che emerge dalla 20ª edizione del Rapporto ANIASA presentato a Roma. Nel primo trimestre di quest'anno l'andamento dei tre settori si è confermato in linea con il 2020: il BT con oltre il -60% dei noleggi (vs 2019), -67% delle immatricolazioni e una flotta ferma a 73mila veicoli; il giro d'affari del lungo termine è cresciuto rispetto al pre-pandemia con una flotta aumentata del 7% e immatricolazioni in leggero calo (-1%) ed il car sharing che ha registrato il -50% dei noleggi (sempre rispetto al 2019). Un'ulteriore tegola si è abbattuta sul settore ed in particolare sul NBT: la crisi dei chip auto. Un fenomeno che ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate e che deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura per assicurarsi la disponibilità del veicolo. (397208)