

AUTOINAFFITTO

Anno nero per noleggi e «sharing»



Nel 2020, causa pandemia, crollano i noleggi

Frena la mobilità a noleggio e in sharing, crollano il breve termine e l'auto condivisa, resiste invece il lungo termine. È lo sce-

nario che emerge dalla presentazione della ventesima edizione del Rapporto Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità. Il noleggio veicoli è stato penalizzato soprattutto dalla pandemia. 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%. Il settore del breve termine ha registrato un calo del fatturato del 52% con il numero di noleggi diminuito del 60% rispetto al 2019. Gli operatori del rent-a-car stimano un ritorno ai livelli pre-pandemia nel 2023.

Duro contraccolpo anche per il car sharing: i noleggi di auto si sono dimezzati (da 13 a 6 milioni), con un 27% in meno di

veicoli a disposizione. 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 (il fatturato ha segnato un +2% nel 2020), registrando una generale tendenza alle proroghe dei contratti in essere che ha provocato però una 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 in meno, un calo del 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 perdendo un solo punto percentuale. Il car sharing infine ha registrato un dimezzamento dei noleggi. (em.zan.)

Mobilità a noleggio e in sharing in frenata



Presentata la 20esima edizione del Rapporto **ANIASA** sulla mobilità pay-per-use. Archiapatti: “Fare 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”.

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. Questo è lo scenario che emerge dalla presentazione della ventesima edizione del Rapporto **ANIASA**, l’associazione

che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

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.

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.

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).

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 73.000 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» dice 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 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 concorrenti europei. Un grave disallineamento, una minore 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 turnover contribuirebbe a ridurre l'età media del parco circolante».

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.

L'Italia «riscovere» l'automobile

L'auto si conferma come il mezzo preferito dagli Italiani per i loro spostamenti. Mentre la micromobilità è in progressivo regresso. Sempre più auto per tutti, ma questo aspetto non si riflette nelle vendite. Che paiono non tener conto della transizione elettrica, se non in determinate zone del Paese



La previsione formulata a inizio pandemia, per la quale il 2020 sarebbe stato ricordato come «Anno dell'Automobile», si è avverata. E lo ha fatto al punto da poter essere confermata anche per l'anno che stiamo vivendo ora. Né ci stupiremmo se fosse così anche per il successivo. Quello che sta accadendo lo possiamo vedere facilmente sulle strade: con l'allentamento delle restrizioni e il ritorno alla «zona bianca», gli italiani hanno ripreso a muoversi il più possibile come facevano prima. Ma molte persone che fino al tempo «pre-Covid» usavano i mezzi pubblici, ora preferiscono evitarli e spostarsi con la propria auto. E questo sia per motivi di sicurezza contro il contagio, che per i minori posti disponibili a bordo di bus, metropolitane e tram.

Studio **ANIASA**: sempre più auto

Quello che abbiamo descritto poc'anzi non è altro che il fenomeno principale che emerge dallo studio realizzato da «Bain & Company» e commissionato da **ANIASA** (associazione che federa le aziende italiane di servizi per la mobilità) e intitolato «L'Italia riaccende i motori della mobilità -Nuove esigenze o abitudini consolidate?». L'indagine è stata realizzata a maggio scorso su un campione di 1.000 persone residenti nelle principali città del Paese. Stando ai

risultati, l'auto resta il mezzo preferito per due italiani su tre per gli spostamenti quotidiani (soprattutto in periferia e per i tragitti pendolari dall'*hinterland* delle città), ma questo non si traduce in una maggiore propensione a comprarne una nuova. Anzi, il livello di acquisti è praticamente stazionario se non addirittura inferiore al 2019, quando ancora nessuno poteva pensare che il mondo avrebbe vissuto l'emergenza sanitaria: i numeri riportati dallo studio dimostrano, infatti, che nei primi 5 mesi di quest'anno le vendite sono diminuite rispetto allo stesso periodo del 2019, con un -28% solo a maggio.

Insomma, l'auto resta il mezzo privilegiato, e quella che viene impiegata è per lo più quella di cui si era già in possesso anche se vecchia e inquinante. A tale proposito **Massimiliano Archiapatti**, Presidente di **ANIASA** e di Hertz Italia, ha ricordato che in Italia un terzo del parco circolante è ancora *ante* Euro4, con un evidente impatto negativo su ambiente e sicurezza. C'è da evidenziare, tra l'altro, che le vendite di auto elettriche, pur se progressivamente in crescita, interessano prevalentemente i grandi agglomerati urbani del centro-nord e le flotte aziendali.

L'elettrico? È ancora troppo caro

Rimanendo in tema di motorizzazioni, anche se quelle più vendute restano le tradizionali diesel e benzina, la loro quota sul totale immatricolazioni nel 2020 è diminuita di 9 punti percentuali rispetto al 2019 (dall'84 al 71%). Chi riesce a cambiare l'auto, invece, sceglie per lo più un modello ibrido (in particolare *mild hybrid*) mentre, come dicevamo, crescono seppur occupando ancora una quota minima sul totale del mercato, le immatricolazioni di auto elettriche (da 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020, ma nelle grandi città si arriva in media al 5% grazie soprattutto alle flotte aziendali).



Per il resto, il gas (GPL e metano) resta stabile al 9%. Da notare che il 51% degli intervistati dichiara di non essere propenso all'acquisto di un'auto elettrica. Soprattutto per via del costo che resta insostenibile per la maggior parte delle famiglie, nonostante gli incentivi varati dal governo (lo dimostra il fatto che le agevolazioni per le Euro6 tra 60 e 135 grammi di CO2 a chilometro sono puntualmente esauriti in poco tempo, proprio perché più economiche).

«Flop» dei mezzi alternativi

Quanto ai mezzi alternativi, ovvero i monopattini elettrici, e le soluzioni come *car sharing*, bici e taxi, le aspettative che potessero fungere da sostituto del mezzo privato tradizionale sono state deluse, almeno per il momento: questi sistemi, semmai, stanno risultando complementari al trasporto pubblico, per spostamenti brevi e occasionali e da parte di chi lavora ancora prevalentemente da casa.



Anche per quanto riguarda la bicicletta, benché le vendite siano arrivate a 2 milioni solo nel 2020, il 69% di chi la utilizza ammette di prenderla nel tempo libero e non come un mezzo sostitutivo di altre forme di mobilità.

Le proposte **ANIASA**



*“Stando ai dati dell’indagine, il Covid non ha cambiato radicalmente le abitudini di mobilità degli italiani”, sottolinea il **Presidente Archiapatti**, “anzi, a quanto pare, usano più di prima l’auto propria per spostarsi. Resta il problema di un parco circolante tra i più vecchi d’Europa, perché la maggior parte delle famiglie non può permettersi una vettura nuova, tanto meno una a basso o nullo impatto”.*

*“Per ridurre il problema dell’inquinamento”, continua **Archiapatti**, “sarebbe opportuno abbandonare ogni approccio ideologico e prendere coscienza delle diverse realtà del trasporto in Italia. Il noleggio di auto nuove potrebbe dare contribuire verso una transizione ecologica della mobilità a prezzi contenuti rispetto all’acquisto del nuovo, ma questo potrebbe avvenire anche con la possibilità di comprare esemplari usati ma di ultima generazione, come le Euro6 derivanti dal settore del noleggio. Sarebbe pertanto opportuno estendere la platea degli incentivi del governo anche alle vetture di seconda mano di ultima generazione”.*

[**Alessandro Ferri**]

Auto elettriche, in Italia mercato in crescita solo nelle metropoli



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.

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).

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 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.

Per tutti gli articoli di macitynet che trattano di automobili, veicoli elettrici e mobilità smart rimandiamo alla sezione ViaggiareSmart del nostro sito.

Aniasa: la cara vecchia auto più che mai.



Con l'allentamento delle restrizioni, gli italiani hanno ripreso a muoversi e molte persone che fino all'insorgere della pandemia usavano i mezzi pubblici ora preferiscono evitarli e riprendere la propria auto, sia per motivi di sicurezza contro il contagio che per i minori posti disponibili a bordo di bus, metropolitane e tram.

È questo il fenomeno principale che emerge dallo studio realizzato da Bain & Company e commissionato da **Aniasa** (associazione che rappresenta le aziende italiane di servizi per la mobilità) dal titolo "l'Italia riaccende i motori della mobilità – Nuove esigenze o abitudini consolidate?". L'indagine è stata realizzata a maggio scorso su un campione di mille persone residenti nelle principali città del Paese.

Vince l'auto, quella di sempre

Stando ai risultati, l'auto resta il mezzo preferito (da 2 italiani su 3) per gli spostamenti quotidiani (soprattutto in periferia e per i tragitti pendolari dall'hinterland delle città), ma ciò non si traduce in una maggiore propensione a comprarne una nuova. Anzi, gli acquisti sono praticamente fermi se non addirittura inferiori all'anno precedente il diffondersi dell'emergenza sanitaria: i numeri riportati dallo studio indicano che nei primi 5 mesi di quest'anno le vendite sono diminuite rispetto allo stesso periodo del 2019, con un -28% solo a maggio.

Insomma, l'auto resta il mezzo privilegiato ma per lo più viene usata quella di cui si è già in possesso anche se vecchia e inquinante. In proposito, Massimiliano Archiapatti, presidente

Aniasa, ricorda che in Italia un terzo del parco circolante è ancora ante Euro 4, il che crea un evidente impatto negativo su ambiente e sicurezza. C'è da evidenziare, tra l'altro, che le vendite di auto a batteria, pur se progressivamente in crescita, interessano prevalentemente i grandi agglomerati urbani del centro-nord e le flotte aziendali.

L'elettrico arranca, troppo caro

Rimanendo in tema di motorizzazioni, anche se quelle più vendute restano le tradizionali diesel e benzina, la loro quota sul totale immatricolazioni nel 2020 è diminuita di 9 punti percentuali rispetto al 2019 (dall'84 al 71%). Chi riesce a cambiare l'auto, invece, sceglie per lo più un modello ibrido (in particolare mild hybrid) mentre, come dicevamo, crescono seppur occupando ancora una quota minima sul totale del mercato, le immatricolazioni di auto elettriche (da 0,6% del 2019 al 2,3% del 2020 ma nelle grandi città si arriva in media al 5% grazie soprattutto alle flotte aziendali).

Per il resto, il gas (Gpl e metano) resta stabile al 9%. Da notare che il 51% degli intervistati dichiara di non essere propenso all'acquisto di un'auto elettrica. Soprattutto per via del costo che resta insostenibile per la maggior parte delle famiglie, nonostante gli incentivi varati dal governo (lo dimostra il fatto che le agevolazioni per le Euro 6 tra 60 e 135 grammi di CO2 a chilometro sono puntualmente esauriti in poco tempo, proprio perché più economiche).

Mezzi alternativi: aspettative deluse

Quanto ai mezzi alternativi, monopattini elettrici, car sharing, bici e taxi, le aspettative che potessero fungere da sostituto del mezzo privato tradizionale sono deluse, almeno per il momento: piuttosto stanno risultando complementari al trasporto pubblico, per spostamenti brevi e occasionali e da parte di chi lavora ancora prevalentemente da casa. Anche per quanto riguarda la bicicletta, pur se le vendite sono arrivate a 2 milioni solo nel 2020, il 69% di chi la utilizza ammette di prenderla nel tempo libero e non come un mezzo sostitutivo di altre forme di mobilità.

Le proposte **Aniasa**

"Stando ai dati dell'indagine, il Covid non ha cambiato radicalmente le abitudini di mobilità degli italiani", sottolinea il presidente Archiapatti, "anzi, a quanto pare, usano più di prima l'auto propria per spostarsi. Resta il problema di un parco circolante tra i più vecchi d'Europa, perché la maggior parte delle famiglie non può permettersi una vettura nuova, tanto meno una a basso o nullo impatto".

"Per ridurre il problema dell'inquinamento", continua il presidente, "sarebbe opportuno abbandonare ogni approccio ideologico e prendere coscienza delle diverse realtà del trasporto in Italia. Il noleggio di auto nuove potrebbe dare un contributo per una transizione ecologica della mobilità a prezzi contenuti rispetto all'acquisto del nuovo, ma soprattutto la possibilità di comprare esemplari usati ma di ultima generazione, come le Euro 6 derivanti dal

settore del noleggio, potrebbe davvero aiutare a svecchiare il parco. Magari allargando la platea degli incentivi del governo anche alle vetture di seconda mano di ultima generazione".

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



“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.

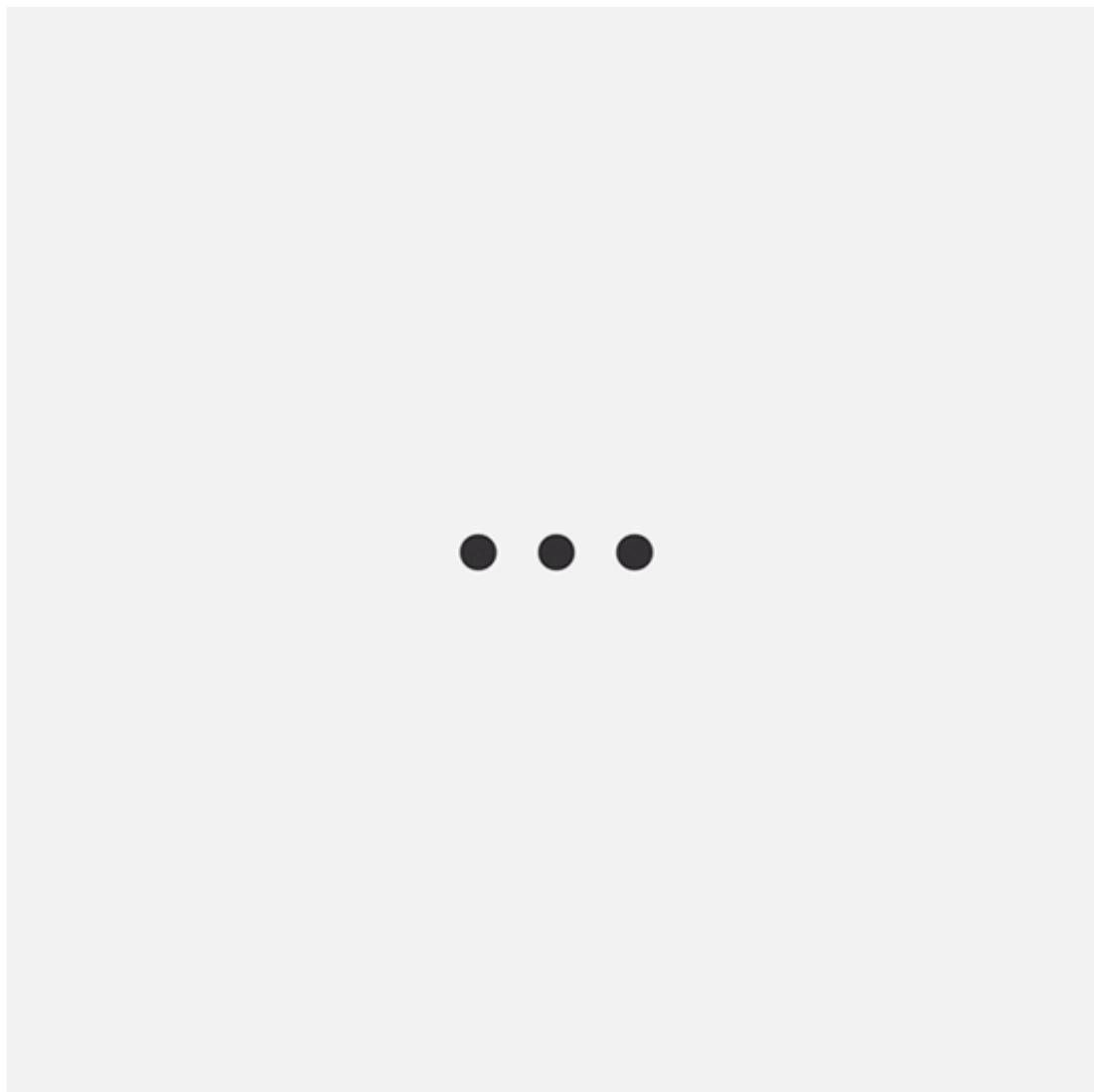
*Per questo abbiamo avanzato al Governo la nostra proposta di estendere l'**ecobonus** all'acquisto di vetture usate Euro6, ibride ed elettriche a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4.*

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”.

Pandemia, Vaccini e Ripresa mobilità: l'auto sempre al top per gli italiani



Secondo le valutazioni serie e approfondite, fatte su 1000 soggetti dallo studio **Aniasa** (Associazione di Confindustria per i servizi mobilità) con **Bain&C**, nell'attuale fase di ripresa dalla pandemia, è solo un terzo degli italiani che non usa più abitualmente l'auto. Al contempo si apprezzano meno di un tempo il servizio dei trasporti pubblici (usati frequentemente da 4 italiani su 10) e anche certi noleggi, il tutto senza aver sposato la scelta di un cambio auto 2021 molto elettrico, come alcuni prevedevano.

Questi in sintesi i valori emersi dalle analisi, con un automotive tricolore che ha subito perdite e non vola certo grazie ai pur pesanti incentivi sulle vetture nuove elettrificate. L'auto risulta sempre **regina degli spostamenti per chi vive nelle periferie**, anche se molti hanno riscoperto il valore locale di una bicicletta, almeno per il tempo libero. Quanto sembra aver perso il trasporto pubblico, è in parte assorbito da car sharing e monopattini, specie per chi non

possiede un'auto. Meno bene il noleggio auto di breve termine: dopo il tonfo del 60% rispetto a 2019 se ne parla tra due anni, di tornare ai livelli pre-covid secondo le stime.

A livello sociale e lavorativo, dallo studio si conferma che chi usa più l'auto in pandemia è banalmente chi fa poco "smart" ovvero lavoro da remoto. Se il trend si inverte però, facendo tornare gradualmente molti lavoratori in sede almeno ogni tanto, ad essere preferita è ancora l'auto, con numeri "nuovi" per sharing e monopattini solo in alcune città che ben li ospitano.

Il fronte del cambio auto verso le elettriche al momento in Italia è molto **disomogeneo**, oltre che ancora limitato. Secondo lo studio in oggetto non solo le termiche restano oltre quota 70%, nelle preferenze, con le ibride al 18% l'elettrico puro resta poco oltre il 2% di media (dato 2020). Si sale al 5% solo nelle città maggiori o in certe flotte aziendali, addirittura in molte regioni del meridione l'elettrico è un fenomeno limitato ancora al solo 1%.

ANIASA, lo studio rivela come (non) è cambiato il mondo automotive post-Covid



Dai dati emerge come l'auto sia ancora il mezzo preferito dai cittadini, ma il settore ha perso 10 miliardi di euro: mezzi pubblici, car sharing e mobilità alternativa non sostituiscono l'abitudine delle quattro ruote

Come è cambiato il **mondo dell'automotive** dopo il lungo periodo della **pandemia**? Se lo è chiesto **ANIASA** nello studio "L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?"

L'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore della mobilità ha guardato i dati relativi a un **campione di 1.000 residenti nelle principali città italiane**, intervistati a maggio 2021. I numeri dicono che **l'auto resta il mezzo preferito** per gli spostamenti (2 su 3), mentre i **mezzi pubblici restano indietro**. Però il maggiore utilizzo delle quattro ruote non corrisponde a un aumento di vendite, anzi il settore è stato penalizzato dalla spinta sull'elettrico - venduto oggi in gran parte nelle metropoli del Centro-Nord e per le flotte aziendali. Anche la **mobilità alternativa** (monopattini, e-bike) non ha trovato fortuna.

Il settore automotive ha perso circa **10 miliardi di euro** nel 2020: nel post-Covid il mercato dell'auto fino a maggio 2021 **ha perso il 28%** rispetto allo stesso periodo del 2019. Gli italiani **non acquistano nuove vetture**, piuttosto mantengono la vecchia auto o ne prendono una usata - anche se Euro 2 o Euro 3. In aumento sono le **biciclette** - 2 milioni solo nel 2020 - e i **monopattini** - 125.000 unità a gennaio-luglio 2020 - grazie alla spinta degli incentivi, ma

sono utilizzati soprattutto nel tempo libero (69% del campione), non per necessità.

Capitolo **car sharing**: chi ne fa uso, **non possiede un'auto personale** e noleggia veicoli in alternanza all'uso di trasporti pubblici. Questo tipo di cittadino non va in pratica a influire sull'utilizzo dell'auto, che rappresenta comunque il mezzo preferito dai pendolari. Chi **lavora da remoto** preferisce il car sharing, ma con il progressivo ritorno al lavoro in presenza torna ad aumentare la preferenza dell'auto rispetto agli altri sistemi.

“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”, sottolinea il Presidente di **ANIASA** **Massimiliano Archiapatti** *“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”*.

A livello di **motorizzazioni**, gli italiani preferiscono l'ibrido: i **motori termici** sono scesi dall'84% al **71%**, mentre **l'ibrido è salito dal 6% al 18%** nel 2020. **Cresce anche l'elettrico**, seppure di poco: da 0,6% a 2,3%, soprattutto nelle **metropoli nel Nord**. In quei casi la soglia è del +5% soprattutto grazie alle flotte aziendali. Al Sud, invece, le auto a batteria non superano l'1%: secondo i consumatori, la **causa è da cercare nell'alto costo** dei veicoli EV **nonostante gli incentivi statali**. Il problema è economico, prima di tutto, e di copertura insufficiente da parte dei trasporti pubblici in alcune zone ed orari, ma anche **culturale**: muoversi in auto è **un'abitudine ancora fortissima** nella vita degli italiani e cambiarla richiede **molto più tempo**.

La mobilità dopo il Covid: per i pendolari vince l'auto. Tradizionale, non elettrica

Published in: E-Mobility | Tags list: Bain



Come si muovono gli italiani dopo la pandemia? Con l'automobile preferito, in 2 casi su 3: i trasporti pubblici sono meno competitivi, visto anche il pericolo di contagio.

Automobili sì, ma immatricolazioni al minimo

L'uso dell'automobile, tra l'altro, non si traduce in una ripresa del mercato, con il numero di immatricolazioni che rimane basso. Anche l'auto elettrica, nonostante il tam tam del marketing, si resta un fenomeno ristretto a poche persone nelle grandi città del centro e del nord Italia, oltre che alle flotte aziendali.

Bici e monopattino? Per il tempo libero

E anche chi si aspettava lo sviluppo di forme alternative di mobilità, come monopattini e biciclette elettriche, è rimasto deluso: nonostante la preoccupante quantità di ragazzini che gioca per le vie di Milano in monopattino, questi mezzi "alternativi" restano meno utilizzati rispetto alle attese.

I dati 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. L'indagine si è basata su un campione di 1.000 interviste realizzate a maggio 2021.

Trasporti pubblici solo per il 42%

Se l'uso dell'automobile è tornato ai livelli pre-pandemia, il trasporto pubblico locale viene usato abitualmente solo dal 42%. A preferire l'automobile sono soprattutto pendolari e residenti in periferia. Non aiutano biciclette e monopattini: ne sono stati venduti, rispettivamente, 2 milioni nel 2020 e 125mila pezzi nei primi 7 mesi del 2020, con un fiorire di operatori di sharing a Milano e a Roma. Ma vengono usati soprattutto per il tempo libero, non per la mobilità casa-scuola-lavoro.

Automobile preferita dai pendolari

Ed è un problema di segmento di mercato: gli automobilisti e gli utenti della micro-mobilità hanno profili molto diversi. Chi guida l'auto, difficilmente passerà al monopattino. Interessante il legame tra mezzo preferito e telelavoro: chi va più spesso in ufficio sceglie la macchina, chi invece può lavorare in ciabatte da casa per più di tre giorni a settimana utilizza car sharing e monopattini. La quotidianità dello spostamento sembra quindi una discriminante: con la routine, si preferisce il comfort e l'abitudine della propria auto. Per viaggi occasionali, la mobilità condivisa o alternativa.

A spingere l'auto elettrica sono le flotte aziendali

Altro capitolo interessante riguarda l'auto elettrica. Le immatricolazioni di auto a diesel e benzina sono scese al 71% nel 2020. Ne guadagna l'ibrido, che sale dal 6% al 18% delle immatricolazioni, stabile il gas al 9%, mentre l'elettrico puro è al 2,3% rispetto allo 0,6% del 2019. La quota di immatricolazioni di veicoli elettrici puri sale al 5% nelle grandi città, grazie alle flotte aziendali però, e rimane al 2% in tutta Italia. La quota di privati che compra un'auto elettrica è in media all'1,7% e resta all'1% al Sud, dove vanno forti GPL e Metano.

Auto elettriche, ANIASA (Confindustria): acquisti solo nelle metropoli, al Centro-Nord e nelle flotte aziendali



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.

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 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"*.

Se questo articolo ti è piaciuto e vuoi rimanere sempre informato con le notizie di **GreenCity.it** iscriviti alla nostra Newsletter gratuita.

Il Rapporto ANIASA: si riparte dall'ottimismo

"Annus horribilis" il 2020. Frena la mobilità a noleggio e in sharing: crollano il breve termine e sharing, tiene il NLT. Adesso però è l'ora dell'ottimismo per una ripartenza sprint.



Il 2020 sarà ricordato come l'anno drammatico dell'inizio dell'emergenza sanitaria, che stiamo faticosamente provando a lasciarci alle spalle e anche come l'anno che ha causato danni materiali all'economia italiana pari a quelli della seconda guerra mondiale. L'industria e i servizi delle filiere del turismo e dell'automotive nazionale sono stati tra i settori più colpiti. L'impatto di 535.000 immatricolazioni di autovetture in meno sul 2019 è in tal senso esemplificativo.

Nell'intero 2020 le immatricolazioni sono scese a 1.381.000 unità, un livello da anni '70 del secolo scorso, un crollo del 28%, che ha prodotto un calo del PIL istantaneo di ben 13 miliardi. Dati ancora più drammatici riguardano il turismo, con l'azzeramento pressoché totale dei flussi provenienti da altri Paesi per troppi mesi.

In queste ultime settimane i segnali di una pur timida ripresa dell'economia, anche grazie all'attenuamento delle restrizioni dettate dalla strategia di contrasto alla diffusione del virus, sono apparsi più evidenti.

L'approvazione del PNRR ed il cambio di passo nella campagna vaccinale in atto costituiscono un prezioso volano per diffondere cauto ottimismo e prefigurare nel medio periodo migliori scenari per l'intero Paese, dalle imprese alle famiglie e per i nostri giovani. Occorrerà adesso un'ultima fase di impegno e sacrificio da parte del mondo del lavoro e contemporaneamente intelligenza e lungimiranza da parte della classe dirigente, affinché il 2021 possa passare alla storia come l'anno in cui l'Italia, dopo oltre 20 anni di debolezza, ha finalmente avviato una fase di radicale rinascita economica. Così **Aniasa** introduce il suo 20esimo Rapporto.

Auto elettriche, ANIASA (Confindustria): acquisti solo nelle metropoli, al Centro-Nord e nelle flotte aziendali



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...

Fonte

Rapporto Aniasa 2021: i dati di tutte le formule di noleggio auto



Il Rapporto **Aniasa** 2021 sulle formule di noleggio dell'auto mostra un anno (il 2020) in cui il **noleggio a lungo termine** ha retto l'impatto della pandemia. **Merito delle aziende del settore** che hanno introdotto nuove forme di servizio più flessibili e hanno prolungato i contratti b2b. Il presidente dell'associazione confindustriale, **Massimiliano Archiapatti**, osserva: «Turismo fermo e mobilità urbana rallentata hanno portato le immatricolazioni delle imprese rappresentate da **Aniasa** **indietro di 6 anni**. Il nostro è un settore a due facce: quella del Travel con *car sharing* e noleggio a breve termine azzerati mentre il Nlt appare in sostanziale tenuta».

I trend attesi nel 2021: quest'anno, il noleggio a lungo termine vedrà **75mila contratti ai privati** (non Partite Iva) e uno *shift* più deciso verso le motorizzazioni sostenibili (EV e Phev).

Subito i numeri: i noleggiatori hanno immatricolato **350mila veicoli** (anche Lcv) nel 2020, contro i 525mila dell'anno precedente. La flessione è del 33%. In linea con l'andamento dell'automotive nel 2020 che ha perso il 27% nelle passengers cars.

In particolare, **la clientela aziendale** ha mantenuto la flotta stabile a **un milione di mezzi**. Sono 85mila le società con un parco auto di servizio e in *fringe benefit* che ricorrono al Nlt. Anche la Pubblica Amministrazione ne fa ampio ricorso: sono **2.900 le PA** che attraverso le gare di Consip (la centrale acquisti della PA italiana) noleggiavano.

Confronta con il Rapporto **Aniasa** 2020 sui dati del 2019.

La flotta dei veicoli in noleggio a lungo termine è cresciuta di oltre il 7%.

Cosa significa? «Che la capacità di attirare nuovi clienti, conservando nel contempo quelli esistenti, è più tonica che mai», spiega **Aniasa**. Quindi, se nel 2019 in media 860mila persone guidavano un mezzo in noleggio a lungo termine, lo scorso anno sono salite a 923mila.

Tuttavia, il fatturato è cresciuto appena del 2%. Il *business mid term*, inferiore ai 12 mesi «ha segnato il passo e quello classico oltre 12 mesi ha fatto appena meglio, segno che dall'usato è venuto un contributo molto forte».

Altri dati utili: il **canone medio** sui noleggi sopra i 12 mesi ha segnato una flessione del 6%, attestandosi sui **447 euro** contro i 509 precedenti.

Infine, le immatricolazioni sono diminuite di un quarto (213.000 vetture) e hanno visto uno spostamento del mix dai motori diesel solo termici, passati dal 67 al 56%, a quelli ibridi, anche con la spina.

Il segmento più sofferente è il noleggio a breve termine.

Chiamato in gergo *rent a car*, perde il 52% il fatturato e registra il **60% di vetture in meno**.

Archiapatti: «I noleggiatori hanno lavorato sui costi senza risparmiare sull'igienizzazione, parte integrante della sicurezza. Sono rimasti aperti e attivi, in primis con furgoni che sono stati impiegati anche nella campagna vaccinale».

Le aziende nel Nbt hanno attinto a **8 milioni di ore di cassa integrazione**, continuando a far funzionare gli oltre 1.100 punti di noleggio in Italia. Nell'augurio

Con 6 milioni di condivisioni d'auto effettuate, il car sharing perde il 53% e il 27% dei veicoli in flotta. Si è estesa la durata: non si tratta più solo di noleggi di minuti/ore, ma anche settimanali e di giornate intere. Le municipalità hanno azzerato gli oneri comunali in alcuni casi, ad esempio Roma.

Da parte di **Aniasa** viene l'appoggio a questa formula di mobilità condivisa e la richiesta è di allineare l'Iva al pari dell'aliquota per il trasporto urbano di persone, cioè del 10%.

Secondo una recente analisi, in un sistema articolato di car sharing, ogni auto in condivisione può arrivare a **sostituire fino a 11 vetture di proprietà** «con immediate ricadute positive su emissioni di CO2 dirette e sulla fluidità della mobilità», si legge nel Rapporto **Aniasa** 2021.

La flotta del Nlt nel 2020 è alimentata a **diesel per il 56,5%** dal 67% del 2019. La quota dei motori a **benzina scende dal 22% al 17,7%**. Le **ibride** salgono dal 6,3% al 18%. Il **metano** rimane all'1,4%, il **Gpl** flette all'1,6%, le **auto elettriche** conquistano una quota del 5% dall'1,3%.

Questi valori sono da leggere in un'ottica di sostenibilità, poiché queste auto con motorizzazioni nuove presto andranno al mercato dell'usato: «L'espansione dei mezzi plug in

hybrid e delle vetture *full electric* contribuirà a svecchiare il circolante italiano», sottolinea Archiapatti.

Oggi quasi 2 auto elettrificate su 5 vendute sono del noleggio e presto torneranno sul mercato a prezzi vantaggiosi. Perciò **Aniasa** chiede da tempo incentivi anche per l'acquisto di auto usate.

Solo nel 2020 sono stati venduti oltre **280mila veicoli tutti Euro6 ex noleggio**.

Archiapatti: «Se tutte le Euro 0, 1,2 3, 4 in circolazione fossero sostituite con auto usate provenienti dal noleggio si otterrebbe il risultato di aria più pulita come da un blocco per l'intera città di Roma per 9 mesi continuativi».

Leggi la crisi del chip frena l'autonoleggio, prenotate in anticipo.

L'anno del Covid-19 è stato **particolarmente difficile** nei rapporti con la Pubblica Amministrazione.

Oltre al problema del Documento Unico digitale di proprietà e di circolazione, c'è stato il caos del bollo. Oggi si aggiunge che alcune Regioni stanno imponendo il pagamento della tassa sulle auto ibride ed elettriche **se i veicoli sono a noleggio**. Un'altra matassa da dipanare.

Intanto, **Aniasa** ha incaricato Ambrosetti per studiare il rinnovo della *governance* dell'associazione, in uno sguardo sempre più allargato alla **mobilità del futuro**. Il sodalizio si è già ampliato a rappresentare anche la mobilità condivisa e la telematica, dunque la descrizione dell'acronimo diventa: Associazione nazionale industria dell'autonoleggio, della *sharing mobility* e dell'*automotive digital*.

Scarica da questa pagina il Rapporto **Aniasa** 2021.

20° Rapporto Aniasa raccolta Dati 2020

20° Rapporto Aniasa_raccolta Dati 2020 Paola Baldacci 2021-06-18

18 Giu 2021

00

Paola Baldacci



con il Patrocinio del



Ministero
delle Infrastrutture
e della Mobilità Sostenibile



PRONTI
A RIMETTERE
IN MOTO
L'OTTIMISMO

20^o
RAPPORTO

MOBILITY \ TOURISM \ CAR SHARING
COMPANY CAR \ DIGITAL AUTOMOTIVE

20° Rapporto **Aniasa**_raccolta Dati 2020
3 Download

Scaricala!
Precedente

Decreto Attuativo Mobility Manager 2021

Successivo

This is the most recent story.

Pandemia, Vaccini e Ripresa mobilità: l'auto sempre al top per gli italiani

Secondo le valutazioni serie e approfondite, fatte su 1000 soggetti dallo studio **Aniasa** (Associazione di Confindustria per i servizi mobilità) con **Bain&C**, nell'attuale fase di ripresa dalla pandemia, è solo un terzo degli italiani che non usa più abitualmente l'auto. Al contempo si apprezzano meno di un tempo il servizio dei trasporti pubblici (usati frequentemente da 4 italiani su 10) e anche certi noleggi, il tutto senza aver sposato la scelta di un cambio auto 2021 molto elettrico, come alcuni prevedevano.

© Moto.it

Questi in sintesi i valori emersi dalle analisi, con un automotive tricolore che ha subito perdite e non vola certo grazie ai pur pesanti incentivi sulle vetture nuove elettrificate. L'auto risulta sempre **regina degli spostamenti per chi vive nelle periferie**, anche se molti hanno riscoperto il valore locale di una bicicletta, almeno per il tempo libero. Quanto sembra aver perso il trasporto pubblico, è in parte assorbito da car sharing e monopattini, specie per chi non possiede un'auto. Meno bene il noleggio auto di breve termine: dopo il tonfo del 60% rispetto a 2019 se ne parla tra due anni, di tornare ai livelli pre-covid secondo le stime.

© Fornito da Automotoit

A livello sociale e lavorativo, dallo studio si conferma che chi usa più l'auto in pandemia è banalmente chi fa poco "smart" ovvero lavoro da remoto. Se il trend si inverte però, facendo tornare gradualmente molti lavoratori in sede almeno ogni tanto, ad essere preferita è ancora l'auto, con numeri "nuovi" per sharing e monopattini solo in alcune città che ben li ospitano.

Il fronte del cambio auto verso le elettriche al momento in Italia è molto **disomogeneo**, oltre che ancora limitato. Secondo lo studio in oggetto non solo le termiche restano oltre quota 70%, nelle preferenze, con le ibride al 18% l'elettrico puro resta poco oltre il 2% di media (dato 2020). Si sale al 5% solo nelle città maggiori o in certe flotte aziendali, addirittura in molte regioni del meridione l'elettrico è un fenomeno limitato ancora al solo 1%.

© Fornito da Automotoit

In collaborazione con Automoto.it

Noleggiare un'auto per le vacanze? Quest'estate rischia di essere un grosso problema



Noleggiare una vettura per le vacanze senza averla prenotata per tempo quest'estate potrebbe rivelarsi un serio problema. La "crisi dei chip" (i componenti elettronici di cui sono rimaste sprovviste molte case automobilistiche dopo che i produttori asiatici hanno privilegiato la fornitura per tablet e cellulari, richiestissimi per il lavoro in smart working dilagato con la pandemia) che ha rallentato la produzione di veicoli e, di conseguenza, ha ridotto il flusso di nuove vetture inserite in flotta per l'estate dalle società di noleggio a breve termine, ha infatti ridotto sensibilmente la disponibilità di auto con il rischio per gli operatori di non riuscire ad accontentare le richieste di quanti si muoveranno solo all'ultimo momento per prendere un'auto a noleggio. Un problema che può essere risolto solo "prenotando per tempo le vetture", come consigliano i responsabili di **Aniasa** (l'associazione che in Confindustria rappresenta i servizi di mobilità) alla vigilia delle ormai prossime vacanze estive. "La minore disponibilità di vetture a noleggio sul territorio nazionale, determinata dalla crisi a livello globale di microchip, componenti oggi essenziali dei veicoli moderni, che prosegue da quasi 6 mesi e secondo gli analisti non si prevede un ritorno alla normalità prima del 2022, e che ha costretto i costruttori a pianificare chiusure temporanee di stabilimenti, deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze, a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura", sottolineano i responsabili di **Aniasa** ricordando che "viaggiare a bordo di un'auto a noleggio resta una delle forme più sicure ed efficaci per muoversi anche in questa fase di pandemia alla scoperta delle bellezze del nostro Paese".

Aniasa ha presentato tutti i numeri del noleggio 2020



Oggi in diretta youtube il presidente Massimiliano Archiapatti, affiancato da Gianluca Di Loreto di Bain & Company, ha tenuto l'annuale conferenza stampa per presentare il 20 rapporto **Aniasa** e dare tutti i numeri del noleggio declinato tra breve termine, lungo termine e car sharing.

In apertura di conferenza è stato usato proprio questo termine per far capire subito che impatto ha avuto la pandemia sul settore del noleggio a breve termine che lavora molto con turismo e mobilità individuale del lavoro. Il 2020 è stato segnato da un calo che supera il 50% del fatturato che poi ha impattato sul calo delle immatricolazioni di nuove auto per offrire il servizio. Le società del settore hanno dovuto ricorrere a milioni di ore di cassa integrazione per sostenere il lavoro.

I dati sul settore sono molto chiari. E mostrano le grandi difficoltà affrontate.

Fatturato in milioni di euro 2020 595.000 – fatturato 2019 1.234.000 -52%

Noleggi totali: 2020 2.100.000 – 2019 2.100.000

Il noleggio a lungo termine ha navigato in un mare più tranquillo. Pur con cali e difficoltà il settore mostra la tenuta del fatturato pur con un sistema che ha virato sul prolungamento dei contratti e attivando nuove formule di noleggio a consumo. Poi c'è un grande segnale per il futuro: i privati continuano ad aumentare nell'interesse del noleggio a lungo termine. Si spostano dalla proprietà al noleggio anche in virtù dei costi certi. Oggi circa 75.000 privati

(senza partita IVA) hanno attivo un servizio di mobilità di noleggio a lungo termine. I numeri sono abbastanza confortanti se si comparano i dati del primo trimestre 2021 con quelli del 2020 e del 2019.

FATTURATO 1 trimestre 2019 1.312

FATTURATO 1 trimestre 2020 1.469

FATTURATO 1 trimestre 2021 1.413

dati fatturato in ooo di euro

Il dato complessivo sui tre anni chiude positivo del 12% pur mostrando una flessione sul periodo 21/20 del 3,8%

Anche guardando alle immatricolazioni i dati sono "rassicuranti"

IMMATRICOLAZIONI primo trimestre 2109 - 2020 - 2021

IMMATRICOLAZIONI 1 trimestre 2019 73.000

IMMATRICOLAZIONI 1 trimestre 2020 57.000

IMMATRICOLAZIONI 1 trimestre 2021 72.000

FLOTTA CIRCOLANTE primo trimestre 2109 - 2020 - 2021

FLOTTA 1 trimestre 2019 873.000

FLOTTA 1 trimestre 2020 932.000

FLOTTA 1 trimestre 2021 955.000

La flotta quindi cresce del 6,8% pur attraverso un periodo così difficile

Anche il segmento del car sharing ha sofferto molto per la pandemia. I dati ci forniscono una fotografia chiara e a fuoco: un calo secco.

Noleggi effettuati nel 2019 13 milioni

Noleggi effettuati nel 2020 6 milioni

Vetture in flotta nel 2019 8.000 - 53%

Vetture in flotta nel 2020 5.800 - 27%

Aniasa chiude l'incontro segnalando che serve un intervento della politica sia per superare i problemi legati alla gestione dell'auto come tasse, bollo e burocrazia. In più vengono chiesti aiuti per il noleggio a breve termine legato al turismo di cui è un elemento fondamentale per lo sviluppo del settore. Servono defiscalizzazione sull'auto aziendale in linea con gli altri Paesi europei. Infine l'associazione cambia la denominazione integrando le nuove voci della mobilità per stare al passo con i tempi e le esigenze delle aziende e dei clienti.

Dati Noleggio a Breve Termine

Dati Noleggio a Lungo Termine

Dati Noleggio Car Sharing

NOLEGGIO E ALIMENTAZIONI

Crescita nuove alimentazioni

Denominazione **ANIASA** come cambia