

L'auto resta il mezzo preferito, ma non crescono le vendite

È sempre più centrale per gli spostamenti. Vetture elettriche acquistate quasi solo nelle metropoli del Centro-Nord e nelle flotte aziendali

Gli italiani sono tornati a utilizzare l'auto come facevano nel periodo pre-COVID. Per 2 su 3 continua a essere il mezzo preferito per spostarsi, anche se la ripresa nell'utilizzo non sta portando a nuove vendite: il mercato è penalizzato dalle campagne contro le alimentazioni diesel e benzina e i veicoli elettrici sono acquistati quasi esclusivamente nelle grandi città del Centro-Nord e dalle flotte aziendali.

Sono i principali spunti emersi dalla ricerca "L'Italia riaccende i motori della mobilità - Nuove esigenze o abitudini consolidate?" promossa da **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company.



LA CRISI DELL'AUTOMOTIVE

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 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).

IL CALO DI DIESEL E BENZINA

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%.

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. 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, questione non risolta dagli incentivi.

ANIASA: 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.

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 e 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.

Aniasa: meno mobilità a noleggio e in sharing. Tiene il lungo termine



A breve Google Maps potrebbe guidare a colpo sicuro gli automobilisti verso il parcheggio libero più vicino

Frena la mobilità a noleggio e in sharing: crollano il breve termine e l'auto condivisa, tiene 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 – si legge nel rapporto – 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”.

In particolare, 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 del 2021, conclude il rapporto, 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.

Rapporto Aniasa 2021: ecco i numeri del noleggio auto

Presentata la 20esima edizione del Rapporto **ANIASA** sulla mobilità pay-per-use. 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 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. Sono questi alcuni dei principali dati e trend diffusi oggi in occasione della presentazione della 20esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.



IL CROLLO DEL BREVE TERMINE

Il noleggio a 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 un dimezzamento dei 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.

TIENE IL LUNGO TERMINE

Il noleggio a lungo termine invece, 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).



Massimiliano Archiapatti, presidente **ANIASA**

TREND STABILE NEL PRIMO TRIMESTRE 2021

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.

AUTOMOTIVE TRA RIPARTENZA E SENSIBILITÀ “GREEN”

“Bisogna fare ripartire il turismo. Il Pnrr ha praticamente ignorato l’automotive ma oggi servono misure concrete. 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”.

Non ha dubbi il presidente **Aniasa** Massimiliano Archiapatti nel corso della presentazione della 20a edizione del rapporto dell’Associazione che, all’interno di Confindustria, rappresenta il settore dei servizi di mobilità, che mostra come la pandemia abbia 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.

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 breve termine – ha spiegato il presidente **Aniasa** – 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.

“Solo il noleggio a lungo termine ha retto l’urto – precisa Archiapatti – 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”.

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 car sharing ha registrato un -50% dei noleggi rispetto al 2019. 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%).

Ma anche il particolare momento complica il quadro complessivo.

“La crisi dei chip auto 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”, ha aggiunto Archiapatti.

“Auspichiamo, inoltre”, ha concluso, “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.

Mobilità: auto sempre più centrale per gli spostamenti, micro-mobilità soluzione occasionale





Mobilità: 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.

Rapporto Aniasa: 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"

"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”.

Mobilità: Aniasa, auto resta mezzo preferito 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, spiega una nota, 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.

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, spiega una nota, 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" offrirebbero 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.

Rapporto Aniasa 2021: ecco i numeri del noleggio auto

Presentata la 20esima edizione del Rapporto **ANIASA** sulla mobilità pay-per-use. 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 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. Sono questi alcuni dei principali dati e trend diffusi oggi in occasione della presentazione della 20esima edizione del Rapporto **ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.



IL CROLLO DEL BREVE TERMINE

Il noleggio a 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 un dimezzamento dei 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.

TIENE IL LUNGO TERMINE

Il noleggio a lungo termine invece, 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).



Massimiliano Archiapatti, presidente **ANIASA**

TREND STABILE NEL PRIMO TRIMESTRE 2021

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.