

Auto elettrica, una rivoluzione difficile che apre nuovi scenari industriali e opportunità



Al Festival dell'Economia di Trento, si è parlato dei rischi e delle opportunità offerte dalla transizione energetica legata alla mobilità e all'automotive

La transizione verso l'auto elettrica è senza dubbio una delle più discusse. Usando una espressione di Carlos Tavares, ceo di Stellantis, Gian Primo Quagliano del Centro Studi Promotor fissa un punto di partenza del dibattito dal titolo «L'auto elettrica, come cambia un settore chiave dell'industria manifatturiera», organizzato durante il Festival Economia a Trento, coordinato da Mario Cianflone:

«L'auto elettrica non è una scelta dell'industria ma della politica, per portare avanti la decarbonizzazione». Il rischio ideologico resta alto, perché la transizione è solo all'inizio, pone un tema di dipendenza rispetto alla produzione asiatica di batterie, apre al rischio di forti ricadute sull'occupazione e presenta un problema pesante sul fronte del fabbisogno aggiuntivo di energia elettrica da fonte rinnovabile. Chi come Quagliano ha un approccio critico elenca le difficoltà: «Prezzo elevato per mancanza di economie di scala, necessità di incentivi e di forti investimenti sulla rete di ricarica, limiti attuali delle tecnologie di produzione delle batterie, sul fronte della densità energetica e delle materie prime come il litio».

Da Alberto Viano amministratore delegato di LeasePlan e presidente di **Aniasa**, Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, arriva un vero e proprio appello per sostenere la rivoluzione dell'auto a ioni di litio: «Non facciamo in Italia una battaglia di retroguardia ma

investiamo per sviluppare nuove soluzioni. Quella delle batterie non è ancora matura, la partita deve ancora giocarsi sul fronte delle tecnologie». Car sharing e flotte aziendali rappresentano un potenziale acceleratore per lo sviluppo della mobilità elettrica grazie a nuovi modelli che valorizzano l'uso rispetto alla proprietà, aggiunge Viano. «Tanto più si acquista l'utilizzo tanto più l'auto elettrica rende più semplice il servizio in alcune condizioni. Ci sono dunque indubbi vantaggi, ma il tema verso è facilitare un ecosistema in grado di sostenere e non sfavorire la mobilità elettrica» sottolinea Viano. Dunque risorse non tanto agli incentivi quanto a alle infrastrutture di ricarica.

E allora, cosa serve per accelerare? Elisabetta Ripa, ceo di Enel X Way elenca le necessità: «Anzitutto serve una semplificazione burocratica, oggi servono 22 permessi per una colonnina e serve più tempo per autorizzarla che per produrla e installarla. Serve poi sensibilizzare le istituzioni locali e serve cambiare le regole per l'installazione dei sistemi di ricarica». Sul fronte energetico, invece, la sfida è di spingere sulle rinnovabili e sulla semplificazione.

Dal punto di vista industriale, ribadisce Marco Bentivogli, coordinatore nazionale Base Italia, la questione centrale è gestire un processo complesso che vede una semplificazione delle produzioni e uno spostamento sulle batterie del valore lungo l'intera filiera. «In Italia non c'è produzione di batterie – sottolinea Bentivogli – né filiera. allora serve accelerare sullo sviluppo delle tecnologie in Europa, visto che la maggior parte dei progetti sono sulla carta, e lavorare sulle nuove competenze necessarie alla futura mobilità, a iniziare dal reskilling».

Tutto questo con un occhio a Bruxelles, che si prepara a votare o “emendare” Fitfor55 per decidere lo stop dei motori endotermici al 2035 con abbattimento delle emissioni di CO2 del 100% o del 90%, ipotesi emersa nelle ultime settimane. La via dell'auto sostenibile non è ancora stata tracciata completamente e la guerra in Ucraina ha aperto questioni cruciali come quello della politica energetica ed delle fonti rinnovabili al fine di non spostare il problema delle emissioni di CO2 da un capo all'altro della filiera ma risolverlo, magari, puntando su soluzioni tecnologicamente neutrali.

Fleet management e transizione ecologica: la soluzione offerta dal noleggio



Occorre analizzare le variabili di mercato con un occhio meno orientato al puro saving a breve termine, in un'ottica più sostenibile e meno gravosa

Lo scenario del mondo Fleet Management nel 2022 è dominato dall'incertezza su quale sia la giusta tipologia di vetture da inserire nel proprio parco auto aziendale. È inevitabile che questa incertezza impatti sulle decisioni che deve assumere la funzione Procurement sulla base non solo del costo del servizio, ma valutando anche la sostenibilità della propria flotta, considerando gli impatti ambientali, la sensibilizzazione a percepire un altro modo di mobilità, non trascurando l'immagine reputazionale stessa che si vuole dare della propria azienda.

Infatti, in questo periodo di transizione tecnologia fra il mezzo a motore endotermico e il mezzo a motore elettrico, il rischio di portarsi "in casa" un veicolo dallo scarso valore residuo o addirittura non più autorizzato a circolare prima della fine del suo ciclo di vita a causa dell'introduzione di nuove normative anti inquinamento, è piuttosto alto. Ad aggiungere incertezza alla scelta del veicolo, persiste ancora un'insufficiente maturazione tecnologica dei mezzi elettrici, con il rischio di acquistare veicoli già superati dopo pochi anni, a cui si somma la non ancora adeguata capillarità ed efficienza delle infrastrutture di ricarica.

La funzione Procurement deve quindi stimare, oltre ai costi / benefici, anche il supporto al driver del servizio stesso, ad esempio verificando la copertura e il tempo di ricarica della batteria di un motore elettrico rispetto alla percorrenza giornaliera. Ad oggi possiamo confermare che le aziende vogliono approfondire tematiche derivanti ancora dal confronto

tra tipologie di modelli “tradizionali” e modelli tecnologicamente innovati, per analizzare sia i costi e i relativi impatti finanziari che l'effettiva fattibilità sulla base delle percorrenze degli utilizzatori.

Fatta questa fotografia dello stato attuale, a cercare di porre riparo a questo rischio evidente di scelta tecnologica, una soluzione viene offerta dalle società di noleggio a medio-lungo termine. Il noleggio, infatti, avendo come caratteristica principale la certezza dei costi, offre una grande possibilità alle aziende, ma anche ai privati: quella di eliminare il rischio “sorprese” alla rivendita del veicolo impattato dal valore residuo stesso. Infatti la parte finanziaria del canone di noleggio include per buona parte anche l'ammortamento del veicolo tenendo conto del valore residuo del mezzo noleggiato.

Molte aziende, incluse anche quelle che non hanno una numerosità elevata di mezzi, dovrebbero porsi in questa ottica del noleggio, poiché passare da una flotta auto di proprietà a una flotta a noleggio, oppure decidere di scegliere mezzi a noleggio “tradizionali” pur sapendo che l'evoluzione tecnologica sta spingendo verso una determinata direzione, vuol dire in sostanza liberarsi di tutte le incertezze relative alla transizione ecologica nel reparto Automotive, spostando il problema “rischio tecnologia” alle società fornitrici del servizio di noleggio.

Non a caso il 47% delle vetture ibride, elettriche, plug-in vendute in Italia da gennaio a settembre 2021 è stato immatricolato proprio da società di noleggio. Limitandosi alle sole auto elettriche, la percentuale di immatricolazioni in capo alle società di noleggio sul totale di mercato è pari al 29%. Questi dati, elaborati e resi noti da **Aniasa** (Associazione nazionale Industria dell'autonoleggio), ci mostrano come oltre una vettura elettrificata su tre vendute nel nostro Paese è immatricolata da società di noleggio e confermano che il noleggio è un attore strategico nel comparto della mobilità sostenibile.

Questi dati ci sembrano particolarmente significativi in un anno che, come già detto, si preannuncia particolarmente sfidante per chi si occupa di mobilità aziendale e costituiscono un riferimento grazie al quale i fleet manager e i mobility manager possono orientarsi e trovare la giusta rotta. Non c'è dubbio che l'attuale scenario economico, di cui la pandemia è stata volano, richiede alle aziende di adattarsi ad una realtà che cambia sempre più velocemente.

In questo le società di noleggio sono state particolarmente efficienti, non solo abbracciando pienamente la transizione verso la mobilità ecologica, ma venendo incontro alle mutate condizioni di mercato e alle esigenze dei clienti con prodotti e servizi ad hoc focalizzati su orizzonti temporali più brevi, consentendo alle aziende di guardare con maggior fiducia all'andamento dell'economia sapendo di poter approfittare delle occasioni che arriveranno quando il tanto atteso “rimbalzo” avrà inizio.

In conclusione anche il Procurement, nel ruolo di decisore e gestore di questa categoria di spesa, dovrebbe essere in grado di analizzare le molteplici variabili e offerte che il mercato sottopone, con un occhio meno orientato al puro saving a breve termine, valutando l'opportunità di “svoltare” la propria flotta in un'ottica più sostenibile e meno gravosa come

comporta la gestione di una flotta di proprietà, analizzando al meglio le varie possibilità di approvvigionamento.

Unendo la visione e la strategia aziendale con la conoscenza delle dinamiche ed evoluzioni del mercato di fornitura, si potrà senza dubbi rafforzare la soluzione del noleggio, preparandosi, per quelle realtà che non lo sono ancora, alla trasformazione tecnologica, garantendo più sostenibilità ambientale, innovazione e immagine reputazionale aziendale senza trascurare il total cost del servizio acquisito.

* Category Specialist Fleet management Theprocurement

Auto, la crisi dei chip frena anche l'autonoleggio



– I turisti che quest’anno vorranno noleggiare una vettura per le proprie vacanze dovranno prenotarla per tempo, solo così potranno assicurarsi la disponibilità del veicolo. La “crisi dei chip” degli ultimi mesi ha infatti 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. Il rischio per gli operatori è di non riuscire ad accontentare le richieste di quanti si muoveranno solo all’ultimo momento per prendere un’auto a noleggio.

E’ questo il consiglio fornito da **ANIASA** (l’Associazione che in Confindustria rappresenta i servizi di mobilità) alla vigilia delle ormai prossime vacanze estive.

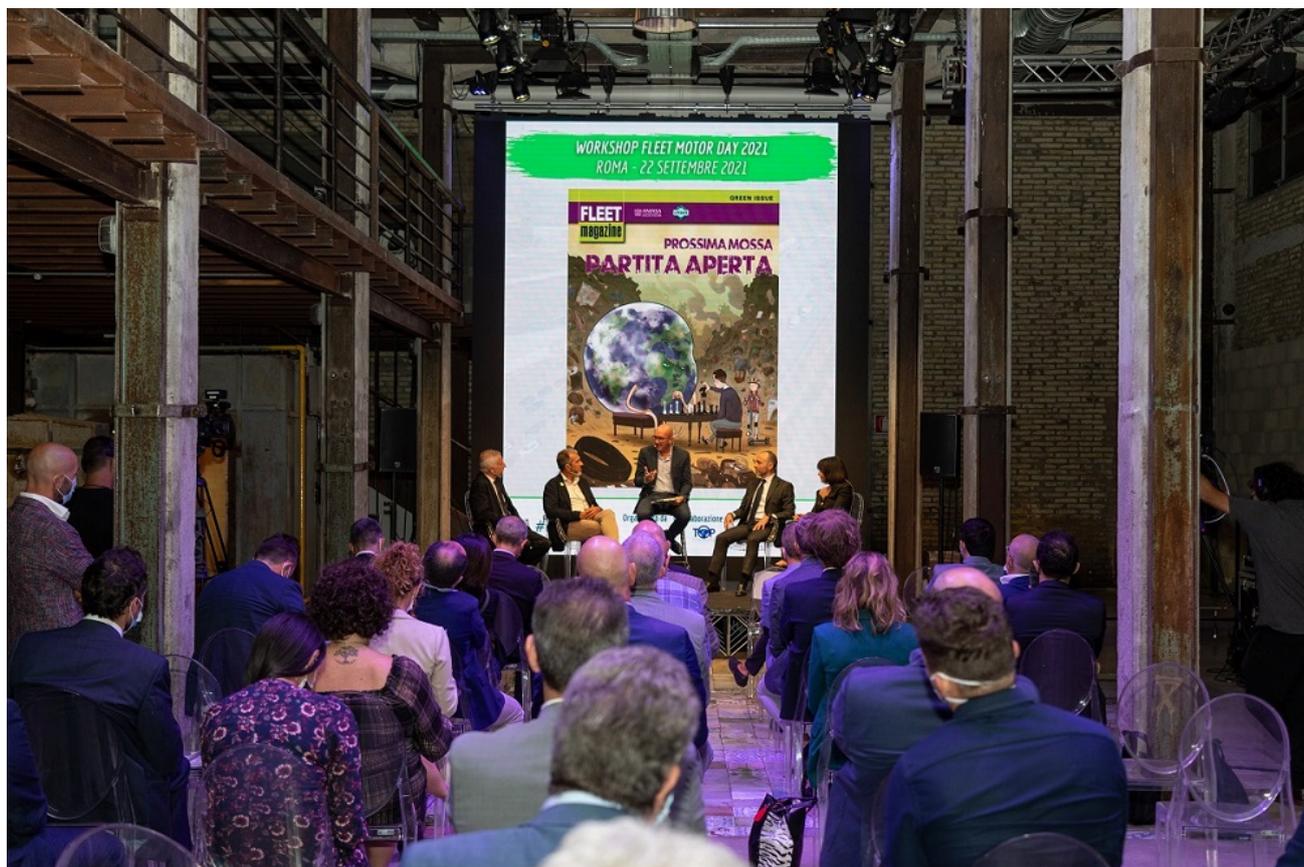
L’industria automobilistica, che negli ultimi 18 mesi ha subito il pesantissimo impatto della pandemia, è ora alle prese con una non prevista carenza di chip (componenti oggi essenziali dei veicoli moderni) a livello globale, che ha forzato i costruttori a pianificare chiusure temporanee di stabilimenti, cancellando o riprogrammando in molti i casi la produzione di vetture e furgoni. La carenza di semiconduttori prosegue da quasi 6 mesi e secondo gli analisti non si prevede un ritorno alla normalità prima del 2022.

Tra i settori maggiormente impattati da questo nuovo fenomeno c’è sicuramente il noleggio a breve termine, reduce da un 2020 che ha registrato un dimezzamento delle attività a causa

della pandemia; il settore si trova ora alla vigilia dell'estate che potrebbe fornire una boccata d'ossigeno agli operatori, ma purtroppo con una flotta meno numerosa di quanto ci si potesse attendere.

ANIASA evidenzia come: *“La minore disponibilità di vetture a noleggio sul territorio nazionale – determinata dalla crisi microchip del mondo auto – deve spingere quanti stanno ancora pianificando le proprie vacanze, a prenotare per tempo le vetture di cui necessitano per raggiungere le località di villeggiatura. 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”*.

Fleet Motor Day 2022: i workshop



Come da tradizione, anche quest'anno durante la prima serata di **Fleet Motor Day 2022** si svolgeranno i workshop dedicati ai temi più importanti del settore. A moderare sarà ancora una volta il giornalista di **Fleet Magazine Luca Zucconi** che, affiancato dai **principali attori del settore**, darà spazio all'attualità, dalla **Mobility Trasformazione** al ruolo chiave che assumono **connettività, flessibilità e consulenza**.

L'appuntamento al **workshop** che inaugurerà il **FMD 2022** – l'evento organizzato da **Fleet Magazine** in collaborazione con **l'Osservatorio Top Thousand** e con il **patrocinio di Aniasa e Unrae** – è a **Officine Farneto**, Via Monti della Farnesina 77 – Roma, l'**8 giugno** dalle **17.00 alle 19.00**. Ecco il programma e i relatori presenti al convegno.

L'EVOLUZIONE DELLA MOBILITÀ AZIENDALE

In un contesto storico segnato da **crisi e difficoltà del settore automobilistico** le flotte aziendali non possono che non essere al centro della discussione. I due *business meeting* si concentreranno sui **nuovi orizzonti della transizione energetica**.

Grazie all'intervento di aziende e associazioni di settore si discuterà di **e-mobility, infrastrutture di ricarica, richiesta di flessibilità e connettività**, che oggi più che mai

richiedono il coinvolgimento del mondo del **nolegg**io.

Leggi Anche: Tutte le anteprime che vedrete a Fleet Motor Day 2022.

IL PROGRAMMA

- **17:00 – 17:10 – Saluti e Benvenuto**
- **17:10 – 18:10 – MOBILITY TRANSFORMATION: DUE PASSI IN AVANTI E UNO INDIETRO?**
Relatori:
Giuseppe Benincasa: Direttore Generale di **ANIASA**
Salvatore Saladino: Country Manager Data Force Italia
Francesco Naso: Segretario Generale di Motus-E
Andrea Cardinali: Direttore Generale di UNRAE
- **18:10 – 19:10 – CONNETTIVITA', FLESSIBILITA' e CONSULENZA NELLE AZIENDE**
Relatori:
Furio Marangio: Direttore Vendite Large & National Arval
Fabio Saiu: Director Leasing & Rental Europe Geotab
Giulio Foldes: Direttore Commercial & Marketing di LeasePlan
Maurizio Iperti: Presidente LoJack EMEA
Federico Antonio Di Paola: Vicepresidente Osservatorio Top Thousand

I RELATORI

Durante il primo tavolo, intitolato **“Mobility Transformation: un passo avanti e due indietro”** (17.00 – 18.00), Luca Zucconi ospiterà sul palco di FMD 2022 **Giuseppe Benincasa**, Direttore Generale dell'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici – **Aniasa**, il Country Manager di **Dataforce Italia Salvatore Saladino**, il Segretario Generale di **Motus-E Francesco Naso** e **Andrea Cardinali**, Direttore generale dell'Unione Nazionale Rappresentati Veicoli Esteri – **Unrae**.

La conversazione poi continuerà, tra le 18.00 e le 19.00, con il panel dedicato a **“Connettività, Flessibilità e Consulenza nelle Aziende”**. Sul tema intervengono **Federico Antonio Di Paola**, Vicepresidente **Osservatorio Top Thousand**, **Furio Marangio**, Direttore Vendite Large & National presso **Arval Italia BNP Paribas Group**, **Fabio Saiu**, Director Leasing & Rental Europe di **Geotab**, il Direttore Commercial & Marketing **LeasePlan Italia Giulio Foldes** e **Maurizio Iperti**, Presidente **LoJack EMEA**.

FOLLOW US

Per rimanere sempre aggiornato seguici sul canale **Telegram** ufficiale e **Google News**. Iscriviti alla nostra **Newsletter** per non perderti le ultime novità di **Fleet Magazine**.

Auto al centro della mobilità, ma sempre più datata



Oggi gli italiani si muovono in auto più di quanto facevano prima della pandemia. Nonostante questo maggiore ricorso alle quattro ruote, **il mercato degli acquisti è praticamente fermo** e il parco circolante continua a invecchiare. **Cresce lentamente la penetrazione delle vetture elettriche**, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali. **Sta aumentando il “divario di mobilità”** tra chi può permettersi le vetture con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non può farlo e si affida alla propria vecchia auto. Il noleggio, anche per privati, si candida ad essere motore di una maggiore e più sostenibile, sotto il profilo economico, diffusione di questi veicoli.

Queste le principali evidenze emerse dalla ricerca “La mobilità che non cambia - Un’Italia a due velocità, tra chi abbraccia il nuovo...e chi non può ancora permetterselo” 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, presentata nel corso di una conferenza stampa a Milano. Lo studio analizza i cambiamenti nelle abitudini di mobilità degli italiani, approfondendo l’andamento della transizione verso la mobilità elettrificata. Per farlo, parte da un assunto: negli ultimi mesi gli italiani sono tornati ad utilizzare massivamente l’auto, circa il 60% in più di quanto facevano pre-pandemia (a gennaio 2020), come certifica anche l’App Mappe di Apple. La ricerca effettuata su 1.000 consumatori conferma ulteriormente questi trend: l’auto personale è il mezzo di trasporto usato più spesso (dal 69% del 2020 al 73% del 2021) e gli utenti sono molto più propensi degli anni scorsi ad utilizzare il car sharing (dal -54% del 2020, al -16% del 2021 al +2% del 2022) ed i monopattini elettrici (dal -8% del 2021 al +5% del 2022). Alla base di questa ritrovata mobilità è anche il ritorno sui luoghi di lavoro. Nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni di unità, con il

Il rischio “mobility divide”: auto nuove e grandi solo per chi può permetterselo



Dopo il digital divide, sta emergendo il “**mobility divide**”, ovvero il divario tra chi continua ad acquistare automobili grandi e costose, e chi è costretto a tenere il vecchio veicolo e usare i mezzi pubblici. È uno degli elementi contenuti nel **Rapporto Aniasa** (Associazione Nazionale Industria dell’Autonoleggio, della Sharing mobility e dell’Automotive digital), che sottolinea la crescita del **noleggio auto a lungo termine nel 2022**.

La ricerca, condotta in collaborazione con Bain & Company dall’associazione che rappresenta nel sistema Confindustria le imprese attive in noleggio veicoli, car sharing e servizi collegati alla mobilità, evidenzia una serie di trend: **gli italiani si muovono in auto più di quanto facevano prima della pandemia**, eppure **il mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare**.

Cresce lentamente la penetrazione delle **vetture elettriche**, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali. Sta aumentando il **mobility divide**, cioè “divario di mobilità”, tra chi può permettersi le **vetture con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi)** e chi invece non può farlo e si affida alla propria vecchia auto o ai mezzi pubblici. Il **noleggio, anche per privati**, si candida ad essere motore di una maggiore e più sostenibile, sotto il profilo economico, diffusione di questi veicoli. Ma vediamo nel dettaglio gli elementi emersi dal report **Aniasa** effettuato su un bacino di 1.000 consumatori.

Indice degli argomenti

L’anno scorso l’**auto personale** è stato il **mezzo di trasporto usato più spesso (dal 69% del 2020 al 73% del 2021)**. Nel 2022 c’è stata tuttavia una **ripresa del car sharing, che inizialmente era stato fortemente colpito dalla pandemia: dal -54% del 2020, al -16% del 2021 al +2% del 2022**. Anche l’**utilizzo dei monopattini elettrici è in risalita: dal -8% del 2021 al +5% del 2022**). Alla base di questa ritrovata mobilità è anche il ritorno sui luoghi di lavoro: mentre nel 2019 si lavorava da remoto in media solo 0,8 giorni a settimana, il Covid ha portato questo valore a 2,6 nel 2020, per poi riscendere a 2,1 nel 2021 e a soli 1,4 giorni a settimana nel 2022.

Nonostante la ritrovata mobilità, **il mercato automotive è alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta**. Dopo la crisi pandemica, la **carenza di chip** e lo **scoppio del conflitto in Ucraina**, con la conseguente mancanza dei sistemi di cablaggio prodotti sul territorio, hanno continuato a soffiare sul fuoco della crisi. **Nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni di unità, con il 2022 che sta segnando una contrazione del 27% da inizio anno**. Il temporaneo arresto del mercato, tuttavia, potrebbe non essere di per sé un problema assoluto, rileva **Aniasa**, visto che l’Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo (670 auto ogni 1.000 abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare). Ma si continua a registrare **un costante invecchiamento del parco circolante passato dal 2000 a oggi da un’età media di 8,8 a 11,5 anni**.

L’elettrico cresce, ma solo nelle metropoli del Nord Italia e nel mondo flotte. Faticano Sud e privati. I consumatori non hanno ancora sposato i nuovi trend della mobilità, che faticano ad imporsi nel contesto attuale. Le auto full electric (BEV) hanno visto aumentare la propria quota nel 2021, pur restando ancora concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia (5,3%

di quota), grazie a profili di **consumatori inclini all'innovazione e con buona disponibilità economica**. Appare oggi evidente la correlazione tra il reddito pro-capite regionale e la penetrazione di BEV. Questo segmento è tutto sommato ancora poco rilevante, con un peso di circa il 4% sul totale 2021 e un calo al 3,3% nel primo trimestre del 2022 (dimezzato nel canale privati, sceso all'1,8%). I consumatori preferiscono piuttosto gli acquisti di **ibrido-mild**, che non sembra però avere effetti significativi sulle emissioni complessive.

La contemporanea **crescita dei SUV (saliti dal 4% del 2000 al 51% del 2021)** non agevola questa transizione a causa del conseguente aumento dei prezzi di listino. È quindi inevitabile, secondo la ricerca, una riflessione sul modello di mobilità futura del nostro Paese: se le stime di riduzione dei segmenti minori dovessero concretizzarsi (segmento A dal 18% al 6% del totale mercato), si prospetta un **rischio concreto di "mobility divide" tra chi potrà permettersi le auto con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non potrà farlo e dovrà ricorrere al Trasporto Pubblico Locale**, il vero assente nel dibattito pubblico.

Stante queste contraddizioni strutturali del mercato automobilistico, il noleggio emerge come una leva in grado di "democratizzare le novità", rendendole accessibili ai più. Il canale del **noleggio a lungo termine**, infatti, garantisce oggi un mix di emissioni molto più sostenibili rispetto all'acquisto diretto. Ad esempio, nel canale privati (con solo codice fiscale) **ben il 30% delle vetture a noleggio ha emissioni sotto i 60 gr/km, contro il 6% delle vetture acquistate**. E anche tra le aziende, l'immatricolato con emissioni superiori ai 160 gr/km è pari al 28% per le imprese che acquistano e scende al 9% per quelle che scelgono il noleggio. La conferma viene dai consumatori, che hanno dichiarato di essere più propensi all'utilizzo del noleggio a lungo termine (+5% nel 2022 vs 2021, rispetto al -2% del 2021 vs 2020).

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno. Rispetto al pre-pandemia restano negativi tutti gli indicatori: fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%). Desto preoccupazione anche il crollo delle immatricolazioni (-70%) che certifica gli effetti della crisi di prodotto in atto.

Il giro d'affari del lungo termine è, invece, cresciuto (+9%) nel primo trimestre, anche grazie a una flotta aumentata del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il **car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%)** rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.

Mobilità futura, è rischio “mobility divide”: auto nuove e grandi solo per chi può permetterselo



Dopo il digital divide, sta emergendo il “**mobility divide**”, ovvero il divario tra chi continua ad acquistare automobili grandi e costose, e chi è costretto a tenere il vecchio veicolo e usare i mezzi pubblici. È uno degli elementi contenuti nel **Rapporto Aniasa** (Associazione Nazionale Industria dell’Autonoleggio, della Sharing mobility e dell’Automotive digital), che sottolinea la crescita del **nolegg**io auto a lungo termine nel 2022. La ricerca, condotta in collaborazione con Bain & Company dall’associazione che rappresenta nel sistema Confindustria le imprese attive in noleggio veicoli, car sharing e servizi collegati alla mobilità,, evidenzia una serie di trend: **gli italiani si muovono in auto più di quanto facevano prima della pandemia**, eppure il **mercato degli acquisti è praticamente fermo e il parco circolante continua a invecchiare**. Cresce lentamente la penetrazione delle **vetture elettriche**, quasi esclusivamente nelle città del Nord Italia e nelle flotte aziendali. Sta aumentando il “divario di mobilità” tra chi può permettersi le vetture con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non può farlo e si affida alla propria vecchia auto o ai mezzi pubblici. Il noleggio, anche per privati, si candida ad essere motore di una maggiore e più sostenibile, sotto il profilo economico, diffusione di questi veicoli. Ma vediamo nel dettaglio gli elementi emersi dal report **Aniasa** effettuato su un bacino di 1.000 consumatori.

Indice degli argomenti

L’anno scorso l’auto personale è stato il mezzo di trasporto usato più spesso (dal 69% del 2020 al 73% del 2021). Nel 2022 c’è stata tuttavia una ripresa del car sharing, che inizialmente era stato fortemente colpito dalla pandemia: dal -54% del 2020, al -16% del 2021 al +2% del 2022. Anche l’utilizzo dei monopattini elettrici è in risalita: dal -8% del 2021 al +5% del 2022). Alla base di questa ritrovata mobilità è anche il ritorno sui luoghi di lavoro: mentre nel 2019 si lavorava da remoto in media solo 0,8 giorni a settimana, il Covid ha portato questo valore a 2,6 nel 2020, per poi riscendere a 2,1 nel 2021 e a soli 1,4 giorni a settimana nel 2022.

Nonostante la ritrovata mobilità, il mercato automotive è alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. Dopo la crisi pandemica, la carenza di chip e lo scoppio del conflitto in Ucraina, con la conseguente mancanza dei sistemi di cablaggio prodotti sul territorio, hanno continuato a soffiare sul fuoco della crisi. Nel 2021 le immatricolazioni sono scese sotto quota 1,5 milioni di unità, con il 2022 che sta segnando una contrazione del 27% da inizio anno. Il temporaneo arresto del mercato, tuttavia, potrebbe non essere di per sé un problema assoluto, rileva **Aniasa**, visto che l’Italia ha un indice di motorizzazione tra i più alti al mondo (670 auto ogni 1.000 abitanti, circa 1,5 auto per nucleo familiare). Ma si continua a registrare un costante invecchiamento del parco circolante passato dal 2000 a oggi da un’età media di 8,8 a 11,5 anni.

L’elettrico cresce, ma solo nelle metropoli del Nord Italia e nel mondo flotte. Faticano Sud e privati. I consumatori non hanno ancora sposato i nuovi trend della mobilità, che faticano ad imporsi nel contesto attuale. Le auto full electric (BEV) hanno visto aumentare la propria quota nel 2021, pur restando ancora concentrate nelle grandi metropoli del Nord Italia (5,3% di quota), grazie a profili di consumatori inclini all’innovazione e con buona disponibilità economica. Appare oggi evidente la correlazione tra il reddito pro-capite regionale e la penetrazione di BEV. Questo segmento è tutto sommato ancora poco rilevante, con un peso di

circa il 4% sul totale 2021 e un calo al 3,3% nel primo trimestre del 2022 (dimezzato nel canale privati, sceso all'1,8%). I consumatori preferiscono piuttosto gli acquisti di **ibrido-mild**, che non sembra però avere effetti significativi sulle emissioni complessive.

La contemporanea **crescita dei SUV (saliti dal 4% del 2000 al 51% del 2021)** non agevola questa transizione a causa del conseguente aumento dei prezzi di listino. È quindi inevitabile, secondo la ricerca, una riflessione sul modello di mobilità futura del nostro Paese: se le stime di riduzione dei segmenti minori dovessero concretizzarsi (segmento A dal 18% al 6% del totale mercato), si prospetta **un rischio concreto di “mobility divide” tra chi potrà permettersi le auto con nuove motorizzazioni (SUV e vetture grandi) e chi invece non potrà farlo e dovrà ricorrere al Trasporto Pubblico Locale**, il vero assente nel dibattito pubblico.

Stante queste contraddizioni strutturali del mercato automobilistico, il noleggio emerge come una leva in grado di “democratizzare le novità”, rendendole accessibili ai più. Il canale del **noleggio a lungo termine**, infatti, garantisce oggi un mix di emissioni molto più sostenibili rispetto all'acquisto diretto. Ad esempio, nel canale privati (con solo codice fiscale) **ben il 30% delle vetture a noleggio ha emissioni sotto i 60 gr/km, contro il 6% delle vetture acquistate**. E anche tra le aziende, l'immatricolato con emissioni superiori ai 160 gr/km è pari al 28% per le imprese che acquistano e scende al 9% per quelle che scelgono il noleggio. La conferma viene dai consumatori, che hanno dichiarato di essere più propensi all'utilizzo del noleggio a lungo termine (+5% nel 2022 vs 2021, rispetto al -2% del 2021 vs 2020).

Nel primo trimestre dell'anno in corso, il noleggio a breve termine ha evidenziato una leggera ripresa rispetto allo scorso anno. Rispetto al pre-pandemia restano negativi tutti gli indicatori: fatturato (-4%), numero di noleggi (-22%) e giorni di noleggio (-2%). Desto preoccupazione anche il crollo delle immatricolazioni (-70%) che certifica gli effetti della crisi di prodotto in atto.

Il giro d'affari del lungo termine è, invece, cresciuto (+9%) nel primo trimestre, anche grazie a una flotta aumentata del 7%, pur con immatricolazioni nuovamente in calo (-8%). Nello stesso periodo il **car sharing ha registrato un'incoraggiante crescita dei noleggi (+50%)** rispetto al primo trimestre del 2021 che lascia ben sperare per il prosieguo dell'anno.