

21^o
RAPPORTO

ALLA GUIDA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA



ANIASA
Associazione Nazionale Industrie del Veicolo
dalla Sharing mobility al Automotive Digital



**ALLA GUIDA
DELLA TRANSIZIONE
ECOLOGICA**

**ALBERTO
VIANO**
PRESIDENTE ANIASA



CRESCITA COSTANTE

	2021	2020	VAR %
FATTURATO	8,8 mld €	7,9 mld €	+12%
IMMATRICOLAZIONI	305.000	251.000	+21%
FLOTTA	1.032.000	980.000	+5%
AUTO USATE VENDUTE	192.000	189.500	+1,5%



UN'AVANZATA INARRESTABILE



IBRIDE +155%



ELETTRICHE +58%



VEICOLI COMMERCIALI + 21%



CORPORATE CAR SHARING IN CRESCITA



PROLUNGAMENTO DEI CONTRATTI



DIESEL -20% IN UN ANNO

IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE NEL PRIMO TRIMESTRE 2022

	1° TRIMESTRE 2022	1° TRIMESTRE 2021	20/21
FATTURATO	1.549 mln €	1.413 mln €	9,5%
IMMATRICOLAZIONI	76.501	83.014	-8%
FLOTTA OLTRE 12 MESI	1.003.000	955.000	7,2%

IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL 2021



	2021	2020	2019	21/20	21/19
FATTURATO	857 mln €	595 mln €	1.200 mln €	+44 %	-30 %
NUMERO DI NOLEGGI	2,6 mln	2,1 mln	5,3 mln	+24,2 %	-51 %
GIORNI DI NOLEGGIO	24,5 mln	20,7 mln	36,5 mln	+18 %	-33 %
DURATA MEDIA NOLEGGIO (giorni)	9,4	9,9	6,9	-5 %	+36,2 %
FLOTTA MEDIA	91.900	84.800	128.000	+8,5 %	-28 %
IMMATRICOLAZIONI	46.000	36.000	87.000	+27,6 %	-47 %

**ASSENZA
DI PRODOTTO**

**VETTURE IN FLOTTA
OLTRE 12 MESI**

**CROLLO
DEGLI AEROPORTI**

**PENALIZZAZIONE DALLE
STRATEGIE DEI COSTRUTTORI**

**SERVIZI DOOR TO DOOR E
PLURIMENSILI**



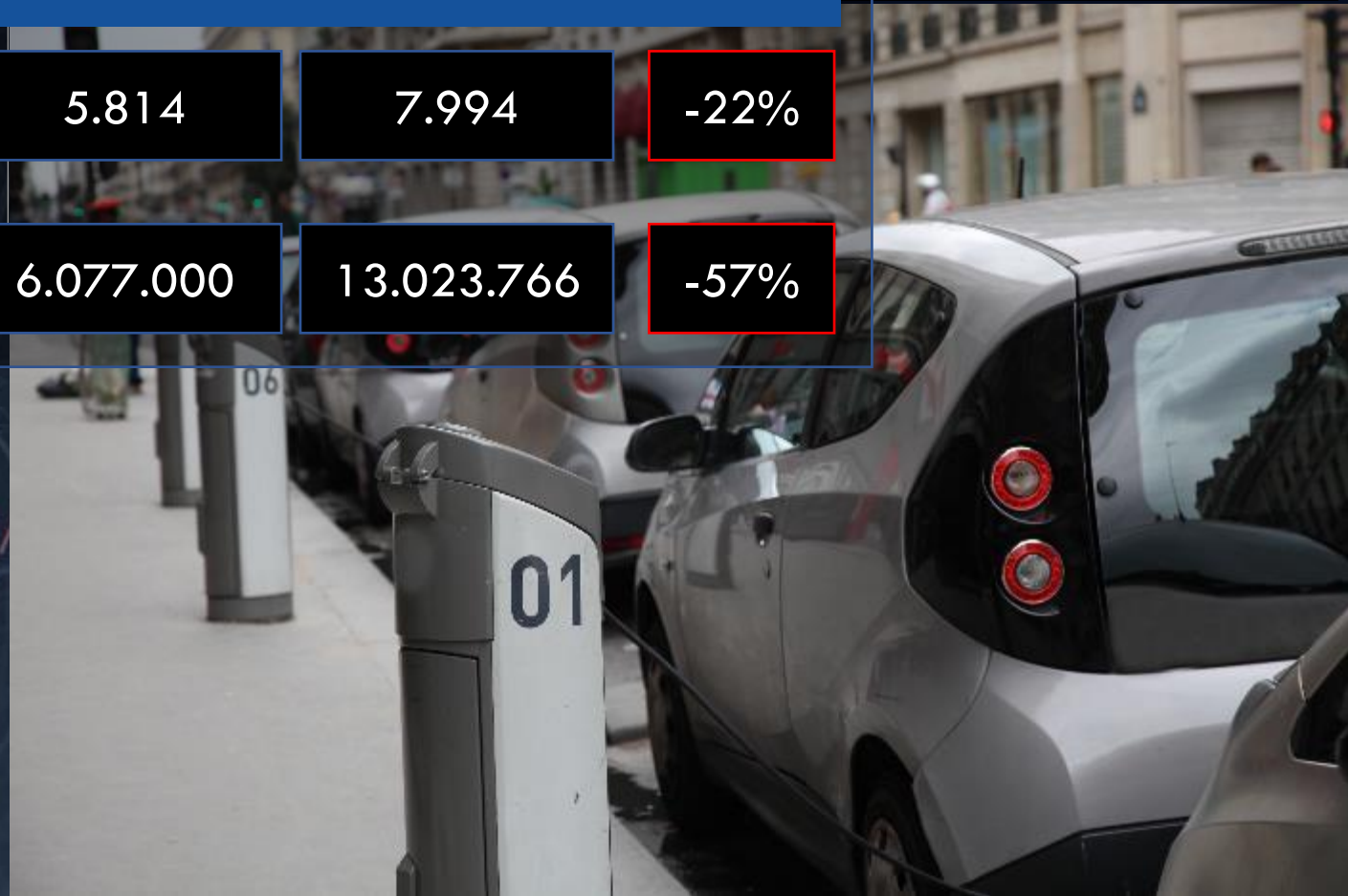
**UN MOMENTO
DIFFICILE**

IL NOLEGGIO A BREVE TERMINE NEL PRIMO TRIMESTRE 2022

	1° TRIMESTRE 2022	1° TRIMESTRE 2021	1° TRIMESTRE 2020	VAR% 22/21	VAR% 22/20
FATTURATO (€)	161 mln	109 mln	167 mln	+48%	-4%
GIORNI DI NOLEGGIO	5,5 mln	4,2 mln	5,7 mln	+32%	-2%
NUMERO DI NOLEGGI	567.000	366.000	730.000	+55%	-22%
FLOTTA MEDIA	100.000	73.000	96.000	+37%	+4%
IMMATRICOLAZIONI	11.600	18.900	39.500	-38%	-70%



	2021	2020	2019	21/19
VETTURE IN FLOTTA	6.200	5.814	7.994	-22%
NOLEGGI EFFETTUATI	5.530.758	6.077.000	13.023.766	-57%



**DURATE
PIÙ LUNGHE**



**IGIENIZZAZIONE
TECNOLOGICA**



**NOLEGGI
PER WEEKEND**



UN SEGNALE
INCORAGGIANTE

+ 50%



21⁵⁰
RAPPORTO

ALLA GUIDA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA



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



**ALLA GUIDA
DELLA TRANSIZIONE
ECOLOGICA**

**GIANLUCA
DI LORETO**

PARTNER BAIN & COMPANY



La mobilità che...non cambia

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

Gianluca Di Loreto
Partner, Bain & Company

14 Giugno 2022, Milano

BAIN & COMPANY 



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

1

2

3

Agenda

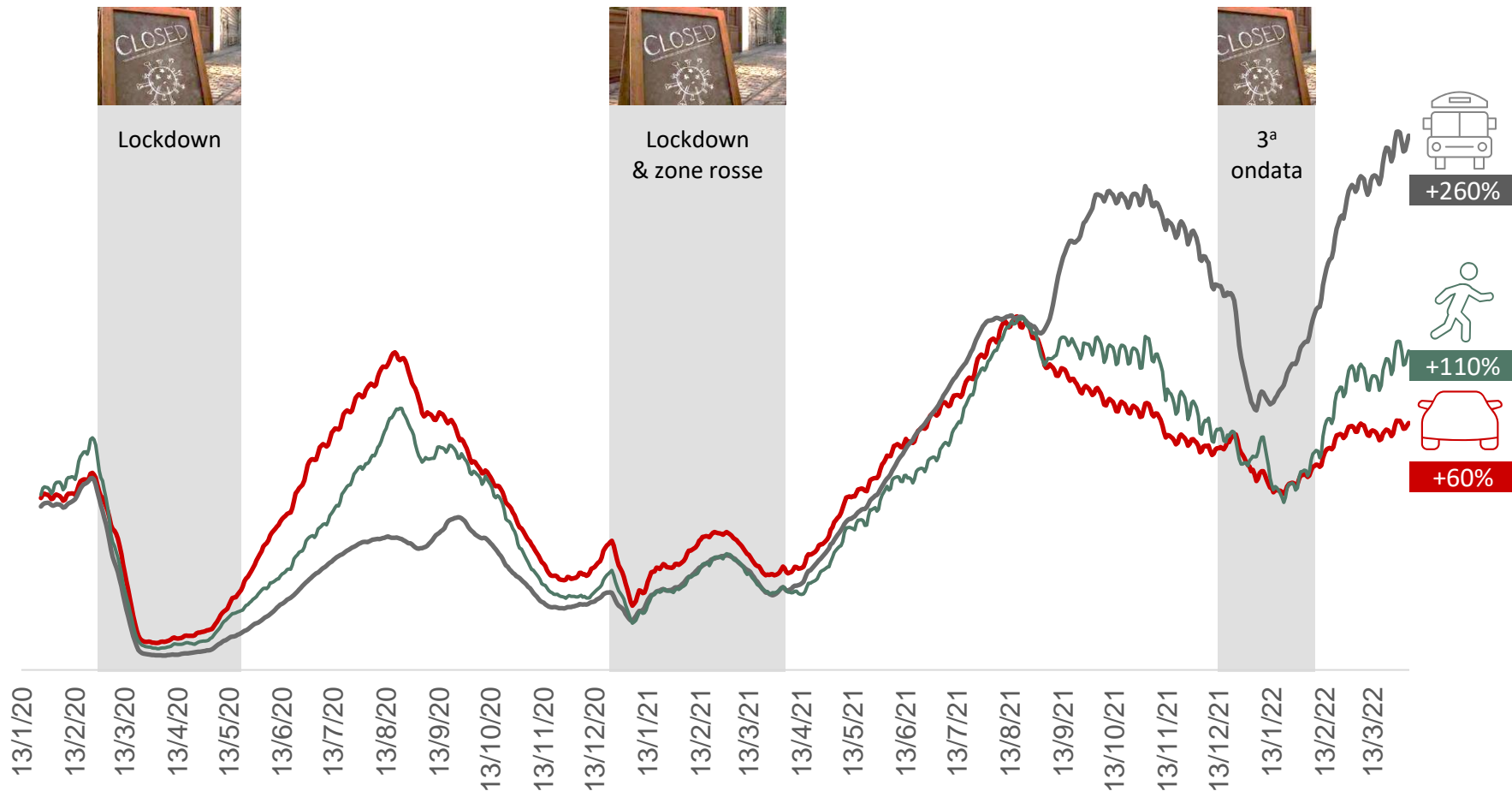
La pandemia è ormai alle spalle, come dimostrano gli italiani che sono tornati ad utilizzare i mezzi di trasporto in misura anche maggiore che in passato

Mezzi di mobilità

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

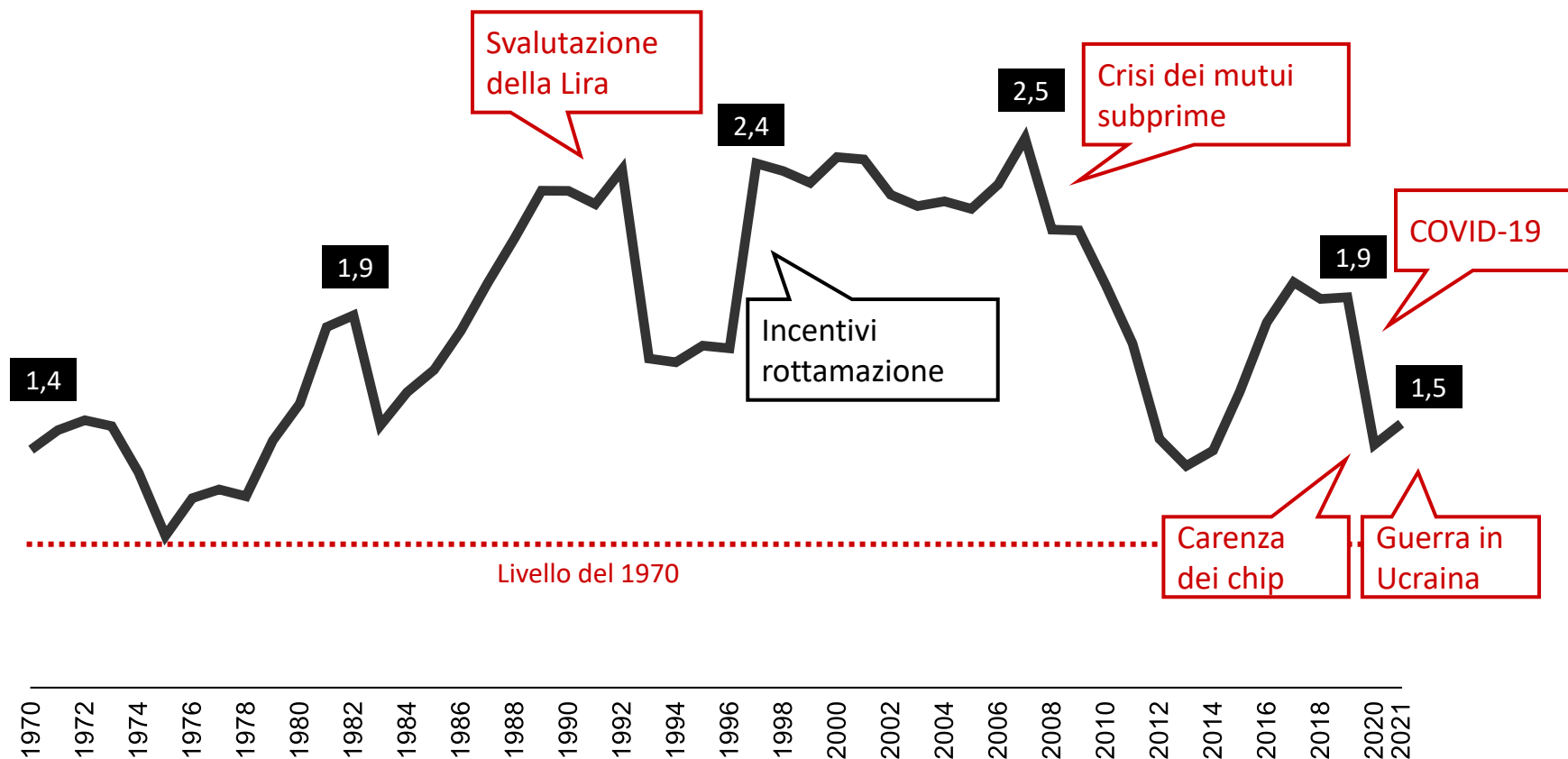
L'auto è utilizzata ad oggi circa il 60% in più rispetto al gennaio del 2020, ma anche gli altri mezzi di mobilità mostrano un trend simile, se non superiore.

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



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

Immatricolazioni di vetture nuove in Italia (M unità)



Crisi successive

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

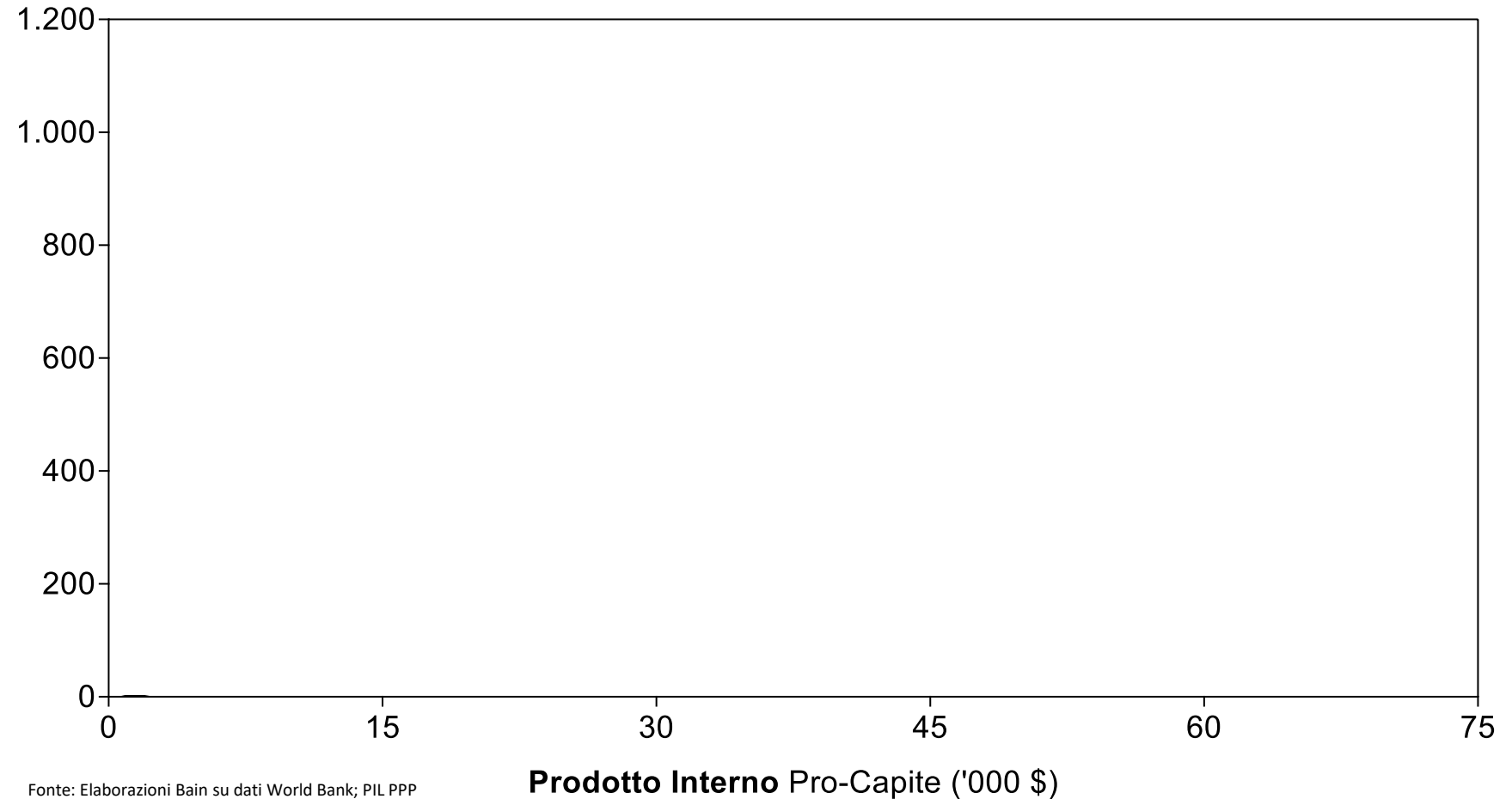
La successiva crisi dei chip, seguita dallo scoppio della guerra Russia – Ucraina e dalla mancanza dei sistemi di cablaggio, ha continuato a soffiare sul fuoco della crisi, peggiorando la situazione del mercato.

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



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

Auto / 1.000 Abitanti



Fonte: Elaborazioni Bain su dati World Bank; PIL PPP

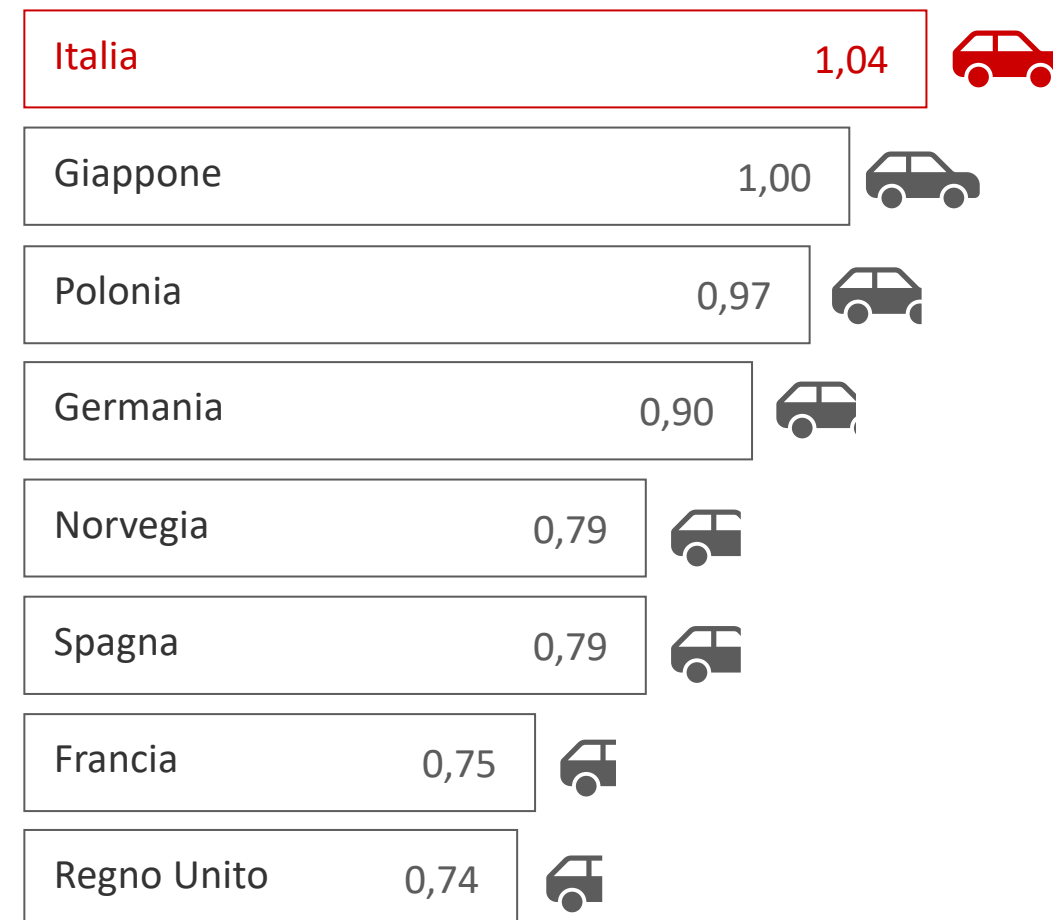
Gli italiani sono infatti talmente affezionati (o costretti...) all'uso dell'auto da averne praticamente più di una ciascuno

Un'auto per ciascuno

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

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

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



Fonte: Elaborazioni Bain su dati World Bank, ISTAT

39,7 

Milioni di vetture circolanti

25,7 

Milioni di nuclei familiari

2,3 

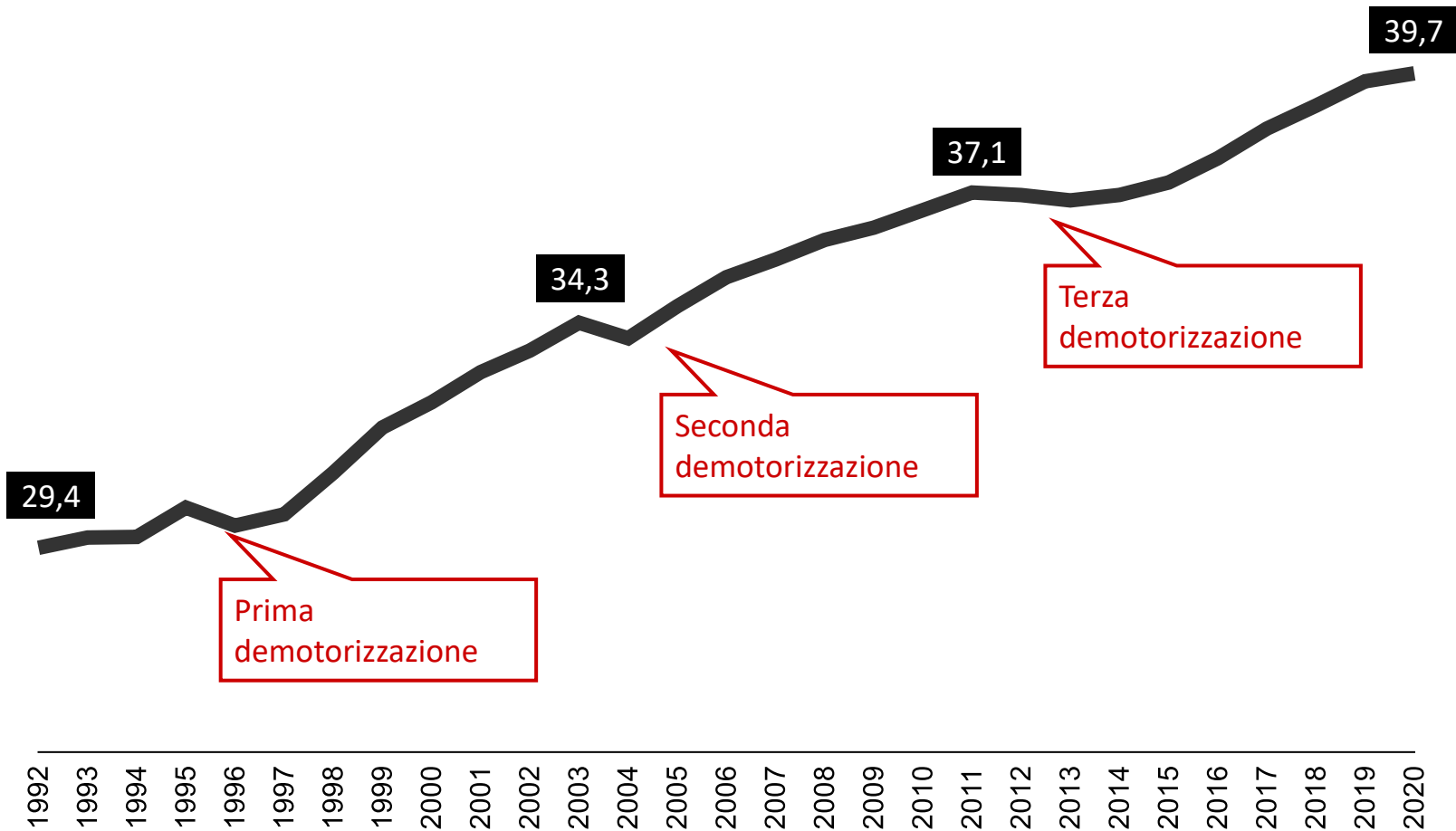
Persone per nucleo

1,5  

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

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

Parco circolante vetture in Italia (M unità)



Un'Italia che adora l'auto

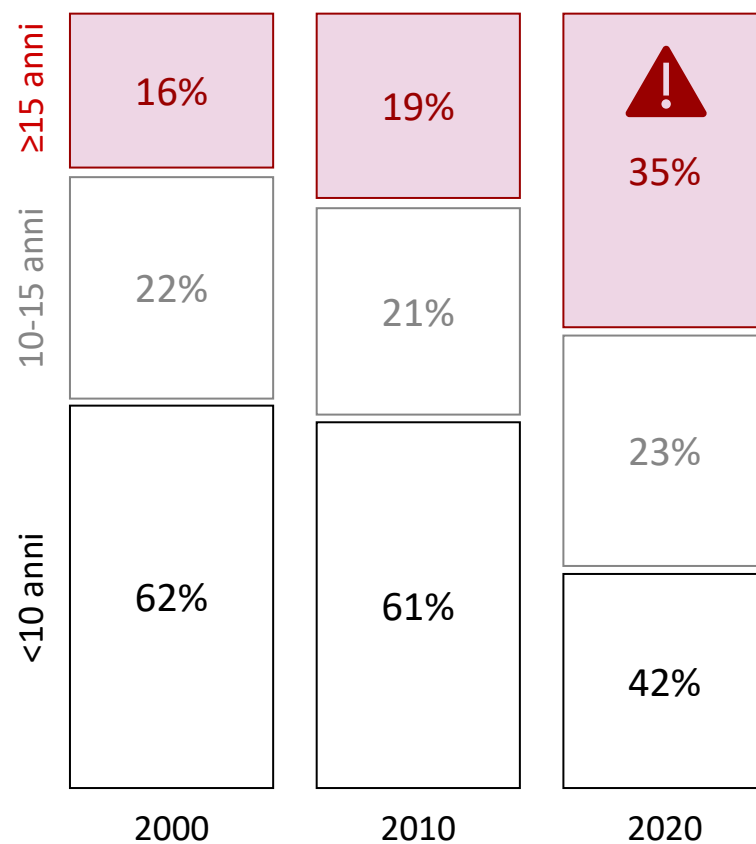
Solo in pochi casi e dopo crisi prolungate il parco circolante in Italia è diminuito, per poi riprendere subito a crescere.

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

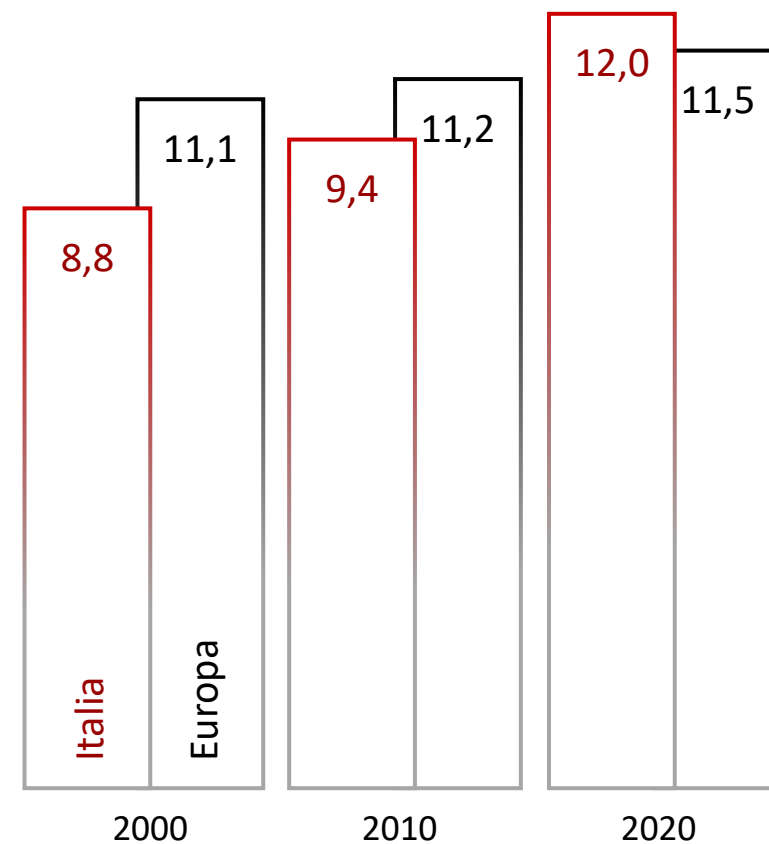
Ma a farne le spese è l'età media del parco, che continua ad aumentare lasciando presagire un «Effetto Cuba» per la mobilità italiana



Parco circolante per fascia di età



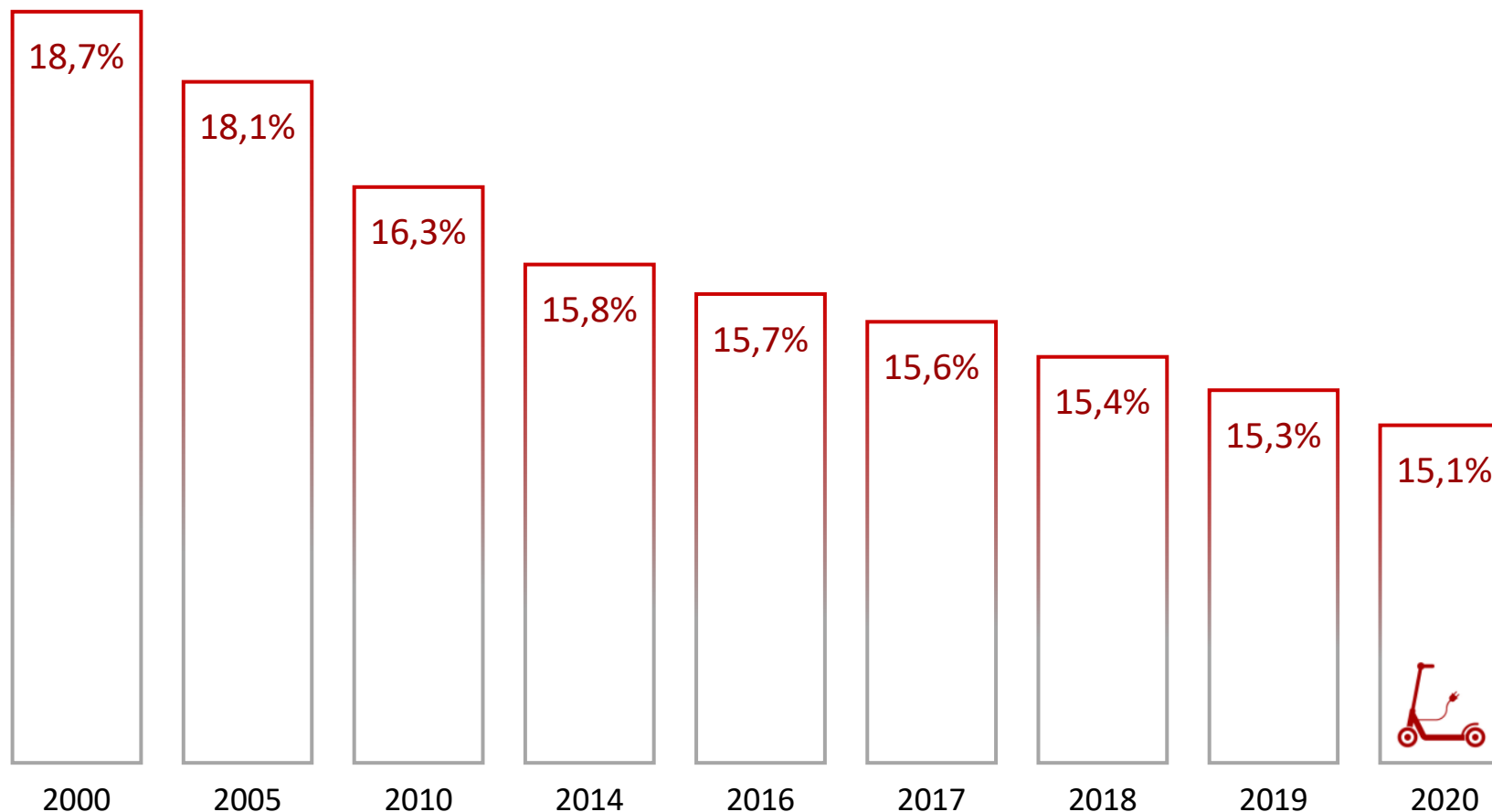
Età media del parco auto (Anni)



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

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

Parco circolante nelle Metropoli italiane (% su Tot)



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

Il lavoro da...remoto

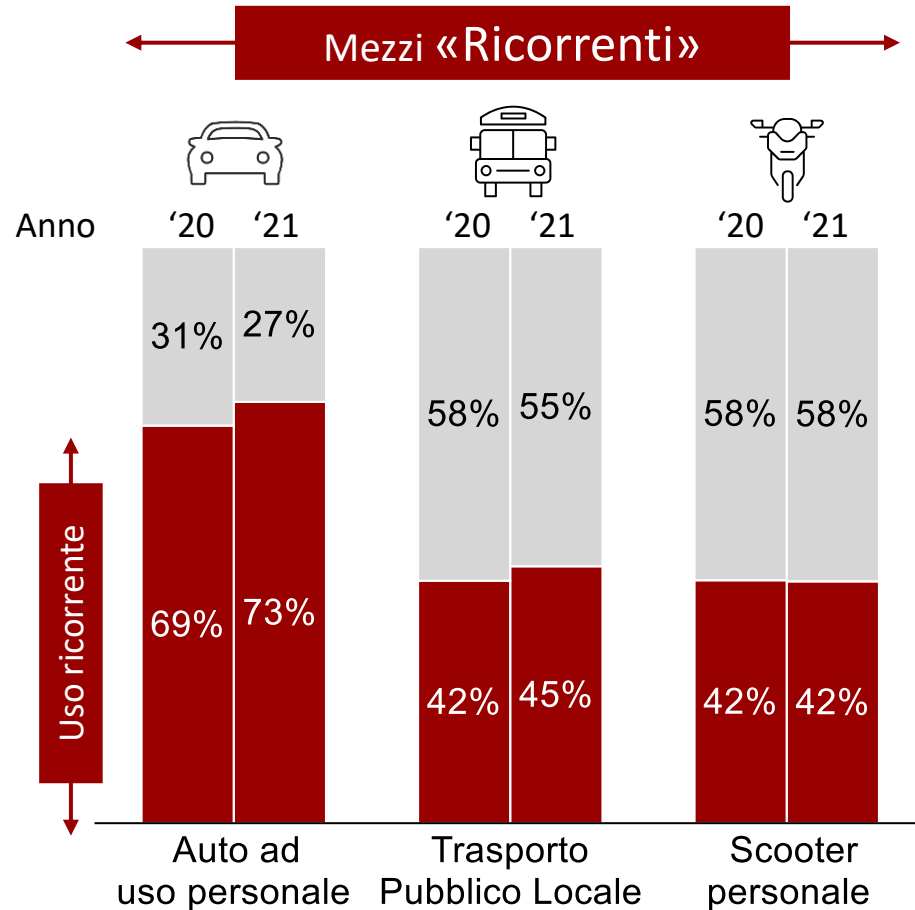
Il dibattito e le forme di innovazione della mobilità sono appannaggio quasi esclusivo delle grandi metropoli (> 1 mln di abitanti).

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

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

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

Distribuzione degli intervistati per frequenza di utilizzo di ogni mezzo

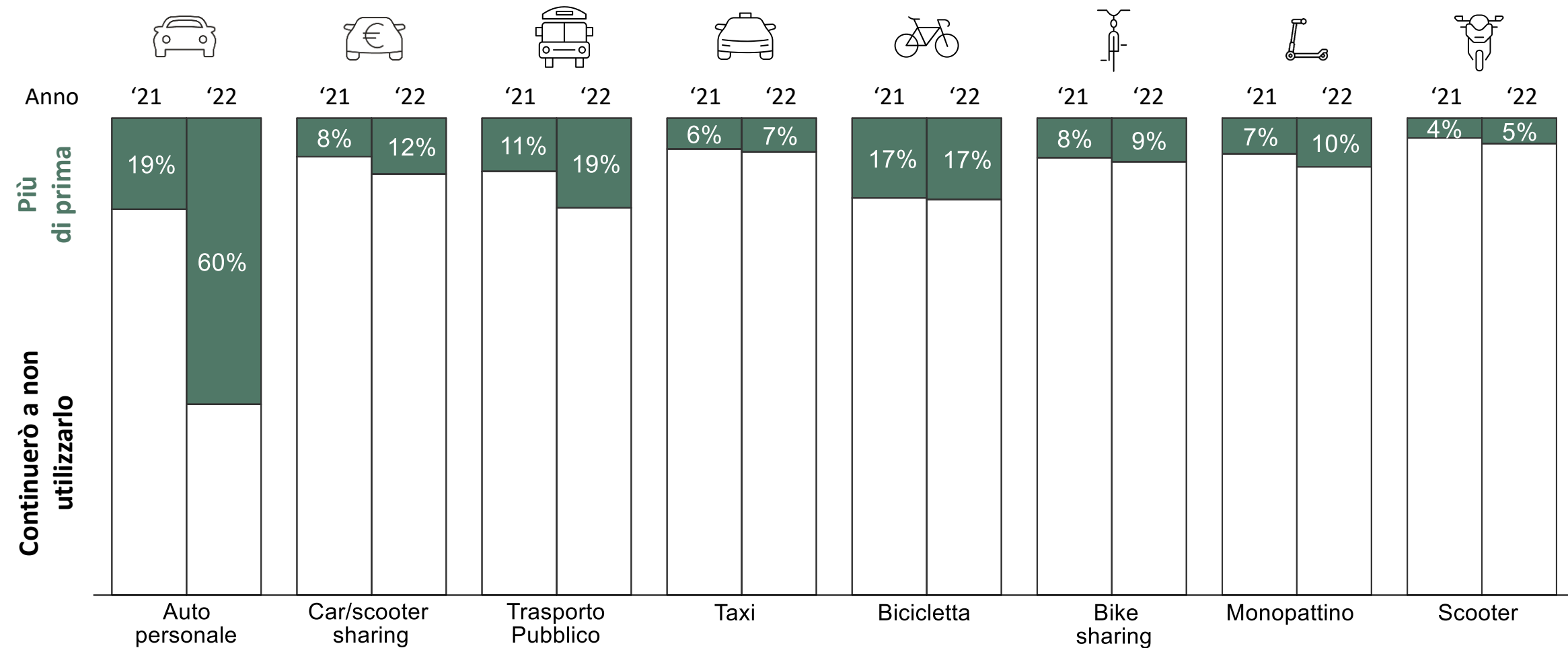


Fonte: Ricerca Bain & Company – 1.031 rispondenti - 2021, 1.054 rispondenti - 2022

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

...anzi più della metà di chi praticamente non l'ha usata nel 2021 conta invece di usarla di più nel 2022...





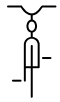



Con quale frequenza pensi che utilizzerai i seguenti mezzi che **NON** utilizzavi l'anno precedente?



...semplicemente perché è considerata la soluzione più comoda e sicura. Le alternative hanno dei vantaggi, ma limitati ad alcuni «casi d'uso»

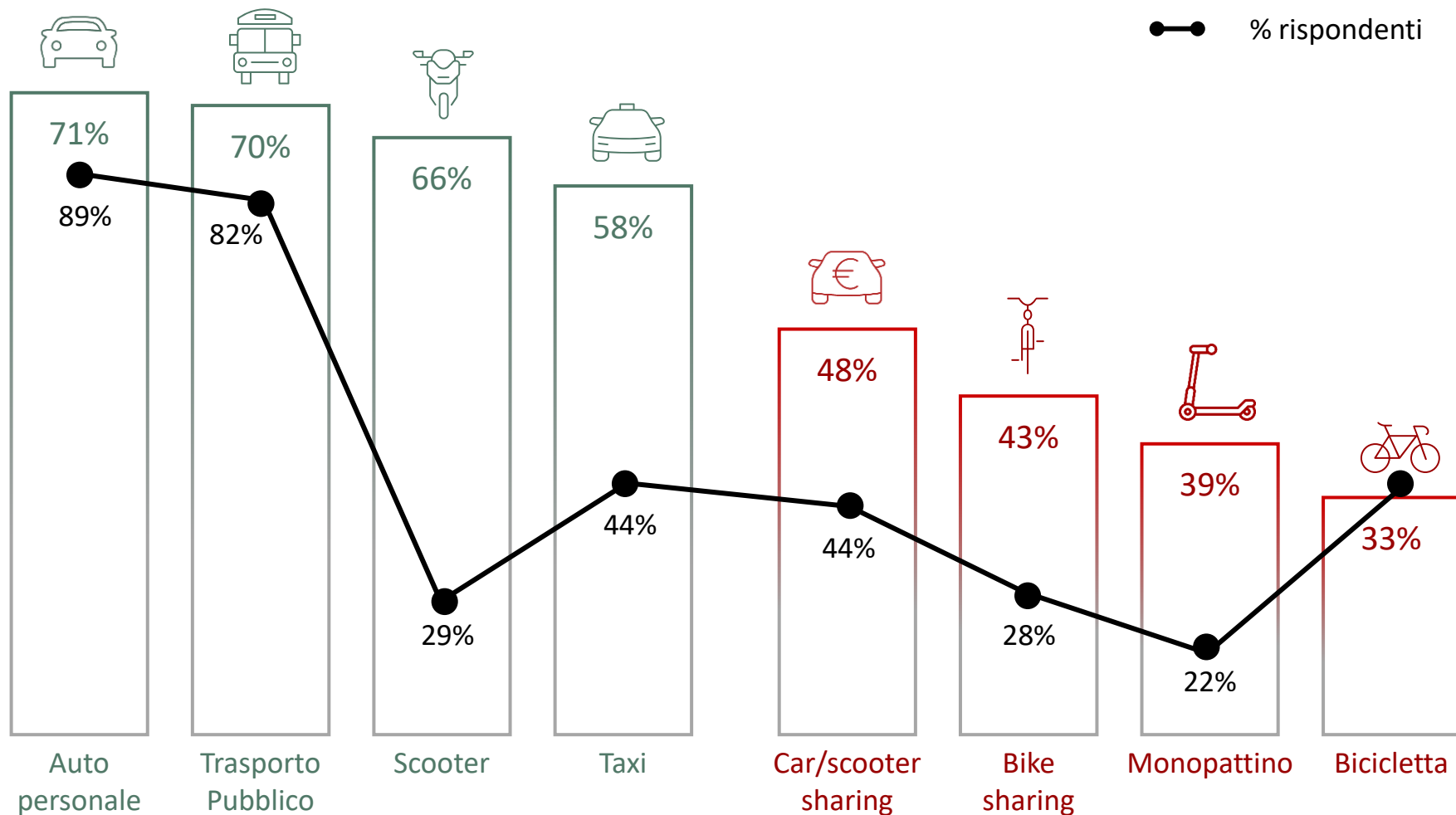


Perché pensi che utilizzerai **di più** i seguenti mezzi il prossimo anno?

	 Auto	 Sharing	 TPL	 Taxi	 Bike Shar.	 Bicicl.	 Monop.	 Scooter
Comodità	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicurezza	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sostenibilità	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parcheggio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Convenienza	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lavoro	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spost. veloci	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Svago	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Viaggi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

L'auto è tra i pochi mezzi realmente versatili per fini lavorativi, cioè per i pendolari

In che misura usi i seguenti mezzi per fini **lavorativi** o misti?



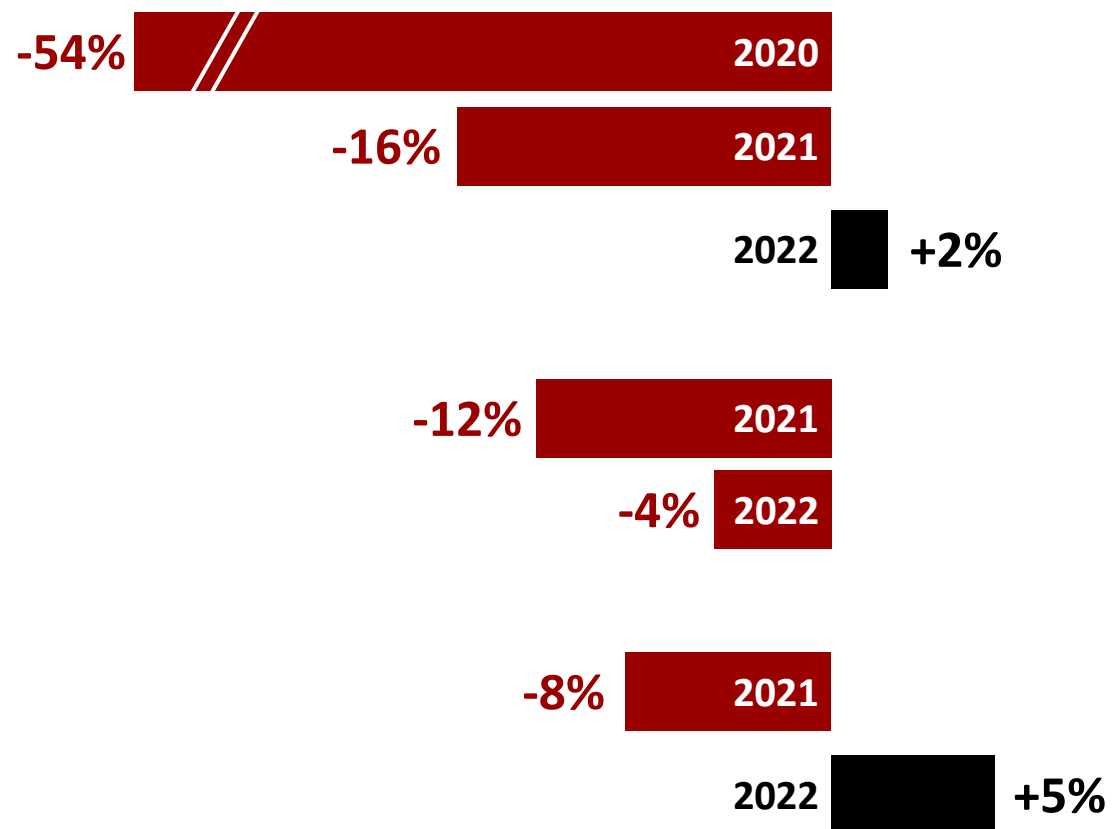
I mezzi non sono uguali

I pendolari che viaggiano per lavoro devono poter contare su mezzi di trasporto che siano «pratici» e convenienti per tutto l'anno, non solo per alcuni mesi o stagioni.

Da questo punto di vista il TPL è l'unica vera alternativa all'automobile: ridurre il tasso di motorizzazione senza potenziare il TPL rischia di peggiorare, non di migliorare, la situazione.

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

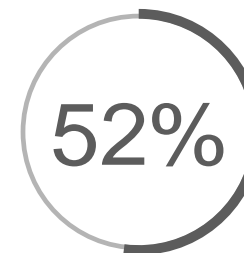
Propensione all'uso di mezzi in sharing



Principali motivazioni del maggior utilizzo...



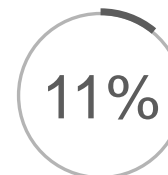
Car sharing



Comodità e praticità del mezzo



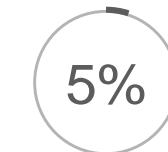
Bike sharing



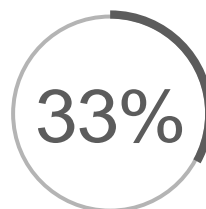
Sostenibilità ambientale



Monopattini



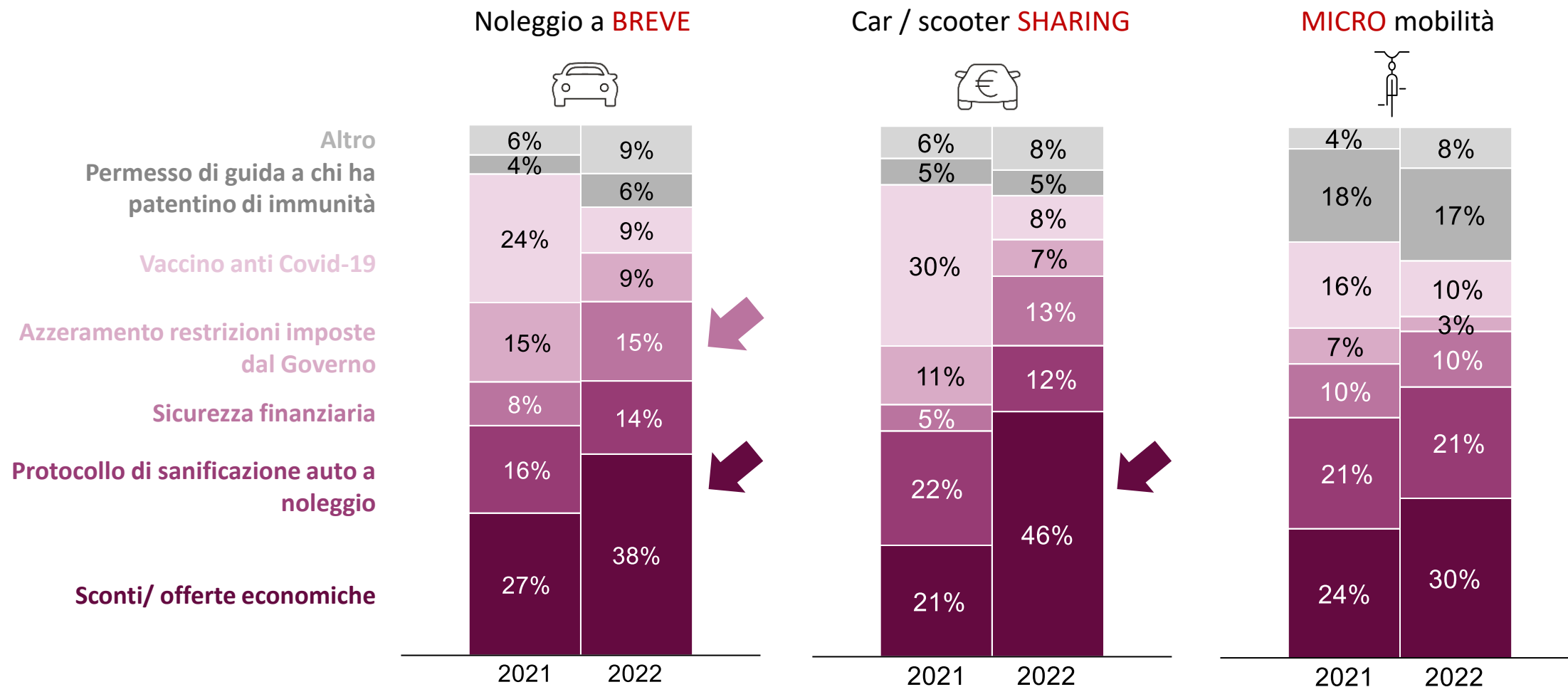
Alternativa auto propria e mezzi di trasporto



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

Tuttavia l'elemento del costo frena ancora un pieno ritorno all'utilizzo dello sharing e del breve termine, modalità di trasporto considerate poco accessibili

Fattori che possono aumentare l'attuale **predisposizione** verso i diversi mezzi di trasporto

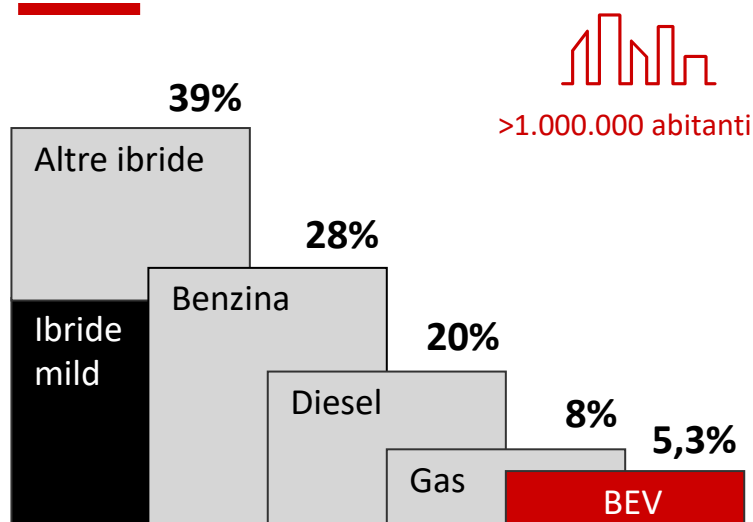




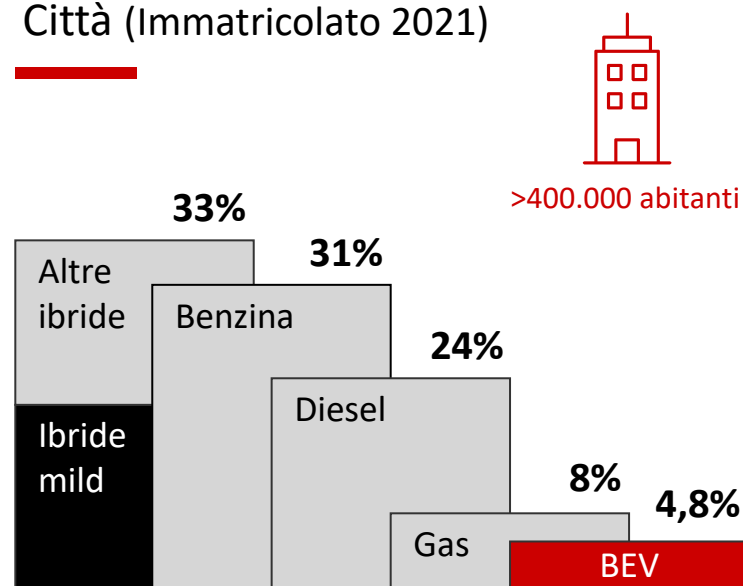
Agenda

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

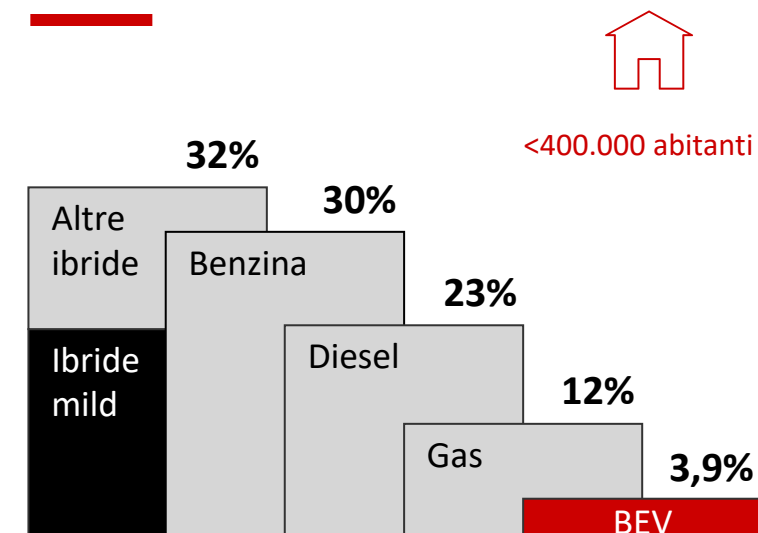
Metropoli (Immatricolato 2021)



Città (Immatricolato 2021)



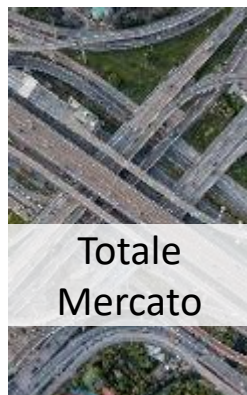
Paesi (Immatricolato 2021)



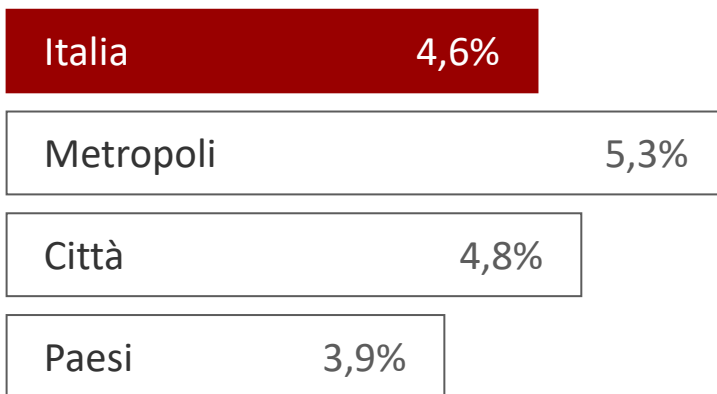
Fonte: Elaborazioni Bain & Co. su dati Dataforce 2022; Metropoli: > 1.000.000 abitanti; Città: > 400.000 abitanti; Paesi: <400.000 abitanti

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

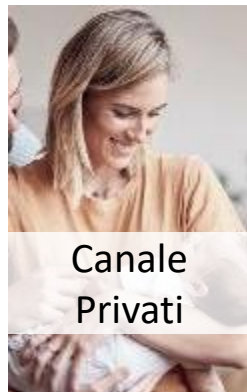
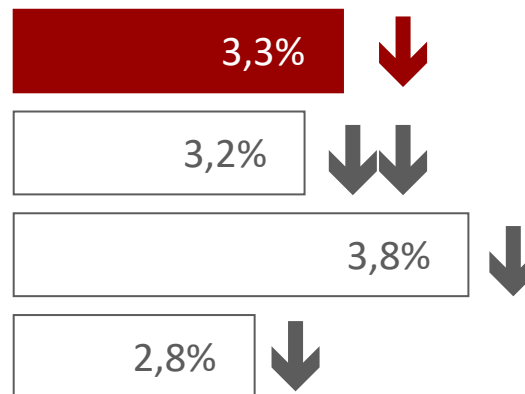
Quota BEV, 2021



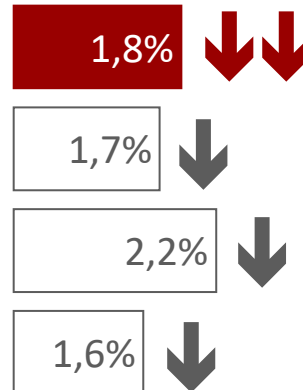
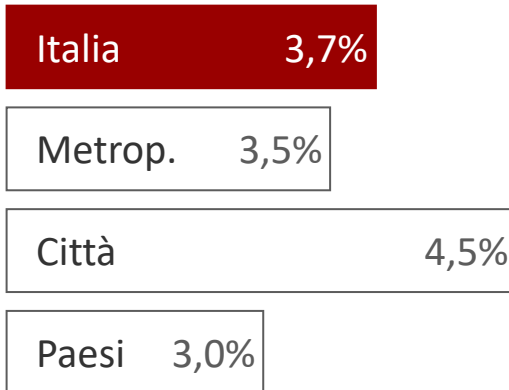
Totale Mercato



Quota BEV, Q1 2022



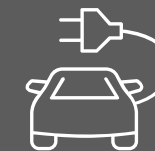
Canale Privati



BEV nelle Metropoli

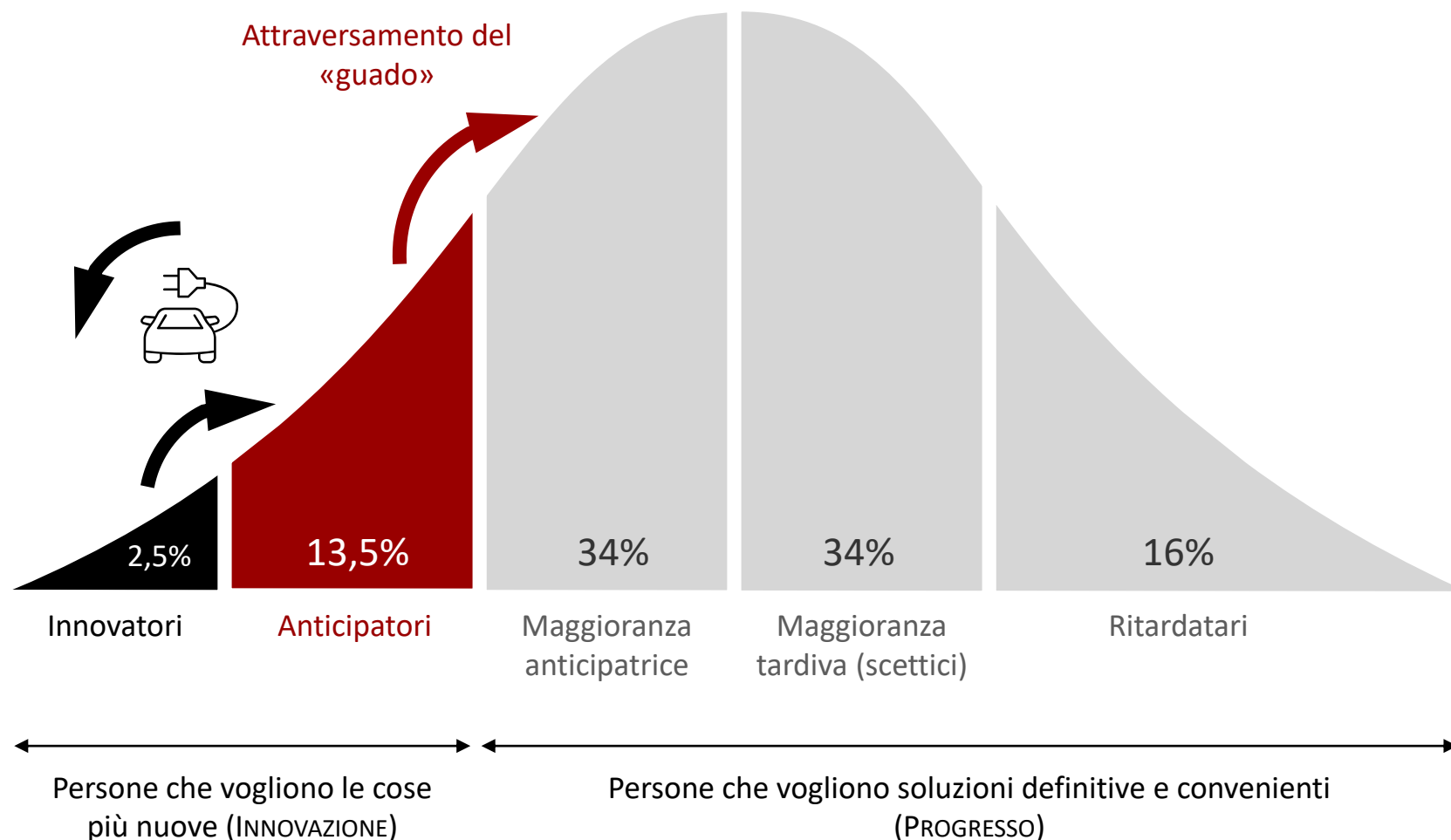
Le BEV raggiungono una penetrazione maggiore nelle metropoli, dove tuttavia sono funzione diretta degli incentivi, calati nel Q1 2022.

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



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

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



Innovatori

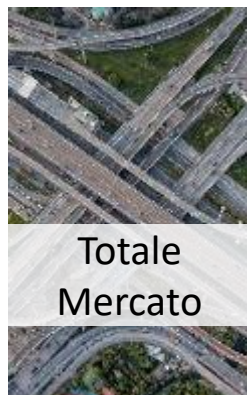
Individui con un'alta propensione al rischio e disposti ad accettare innovazioni anche fallimentari. Sono disposti ad investire di più per essere all'avanguardia

Anticipatori

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

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

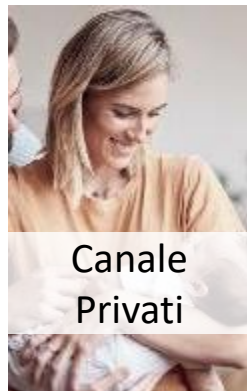
Quota BEV, 2021



Italia	4,6%
Nord	4,6%
Centro	5,0%
Sud / Isole	4,0%

Quota BEV, Q1 2022

Italia	3,3%
Nord	3,6%
Centro	3,2%
Sud / Isole	2,6%



Italia	3,7%
Nord	4,5%
Centro	2,9%
Sud	2,6%

Italia	1,8%
Nord	2,1%
Centro	1,6%
Sud	1,4%

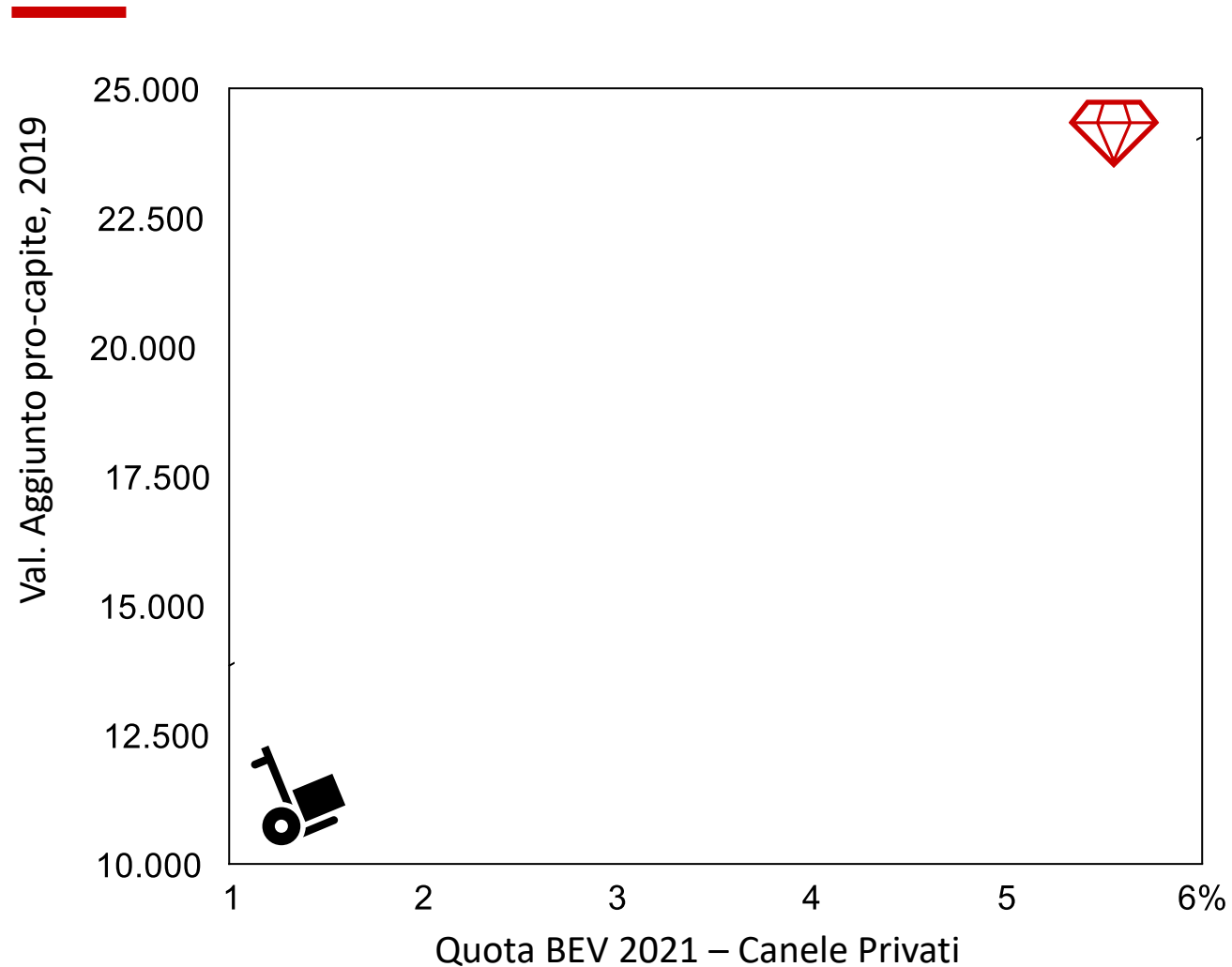


Fonte: Elaborazioni Bain & Co. su dati Dataforce 2022; Metropoli: > 1.000.000 abitanti, Città: > 400.000 abitanti; Paesi: <400.000 abitanti

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

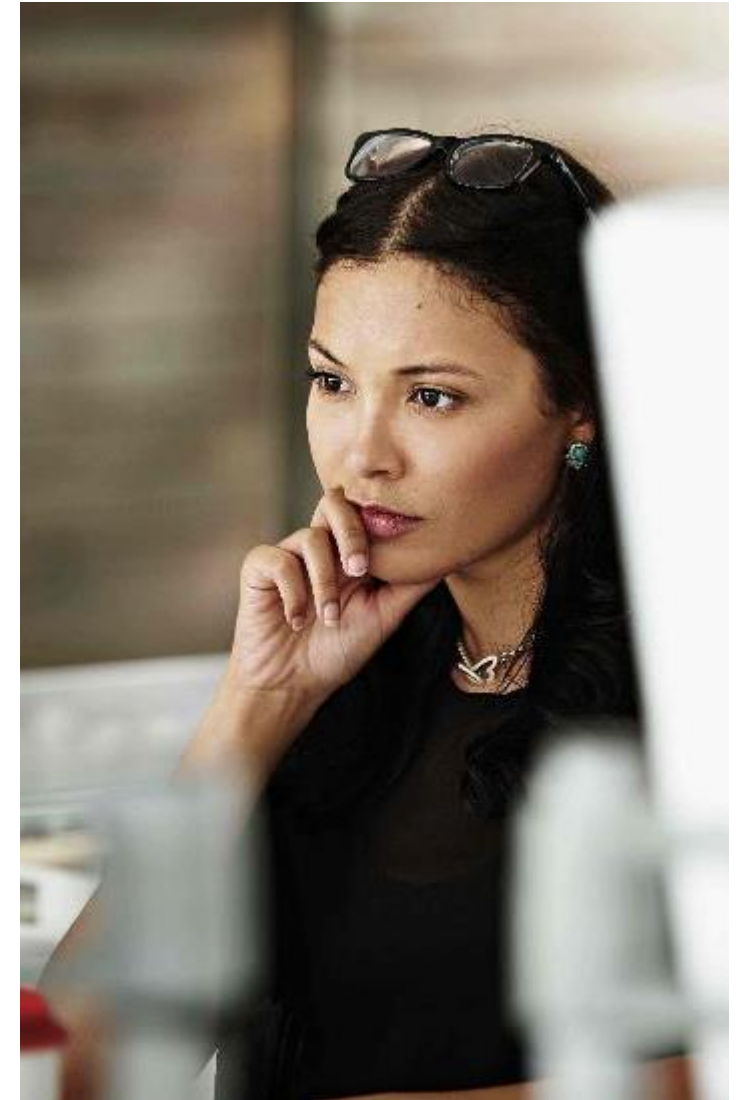


Penetrazione BEV su Valore Aggiunto



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

Motivi per mancato acquisto di un'auto elettrica / ibrida

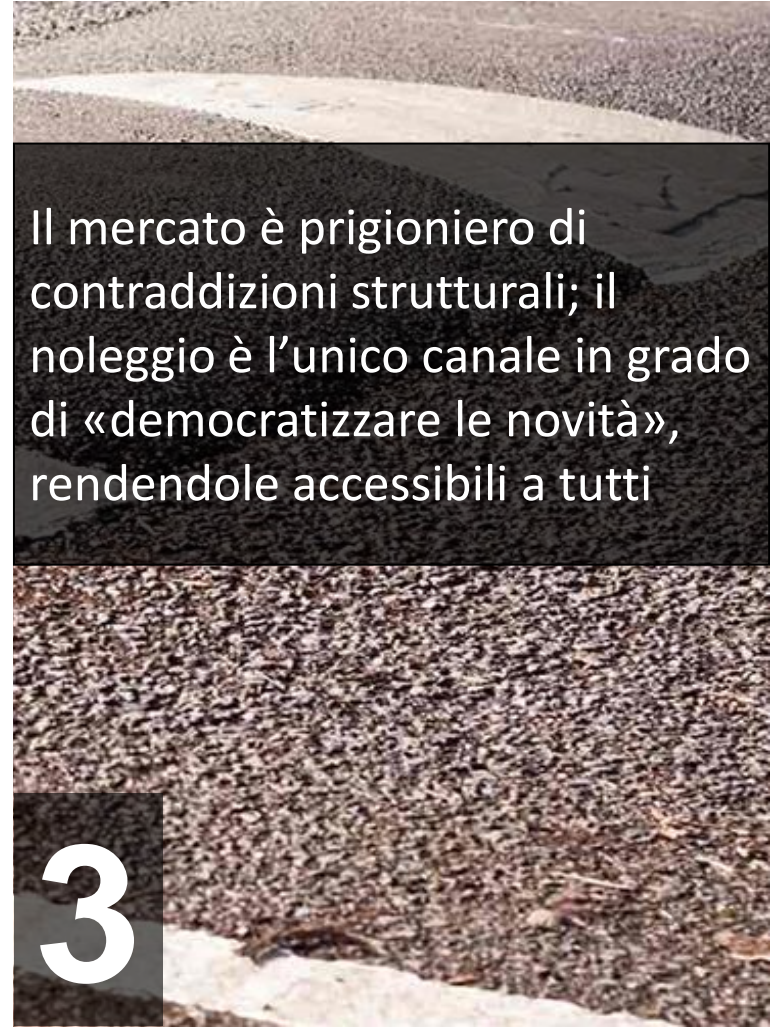




La pandemia è ormai alle spalle e gli italiani sono tornati ad utilizzare l'auto... come se nulla fosse cambiato



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

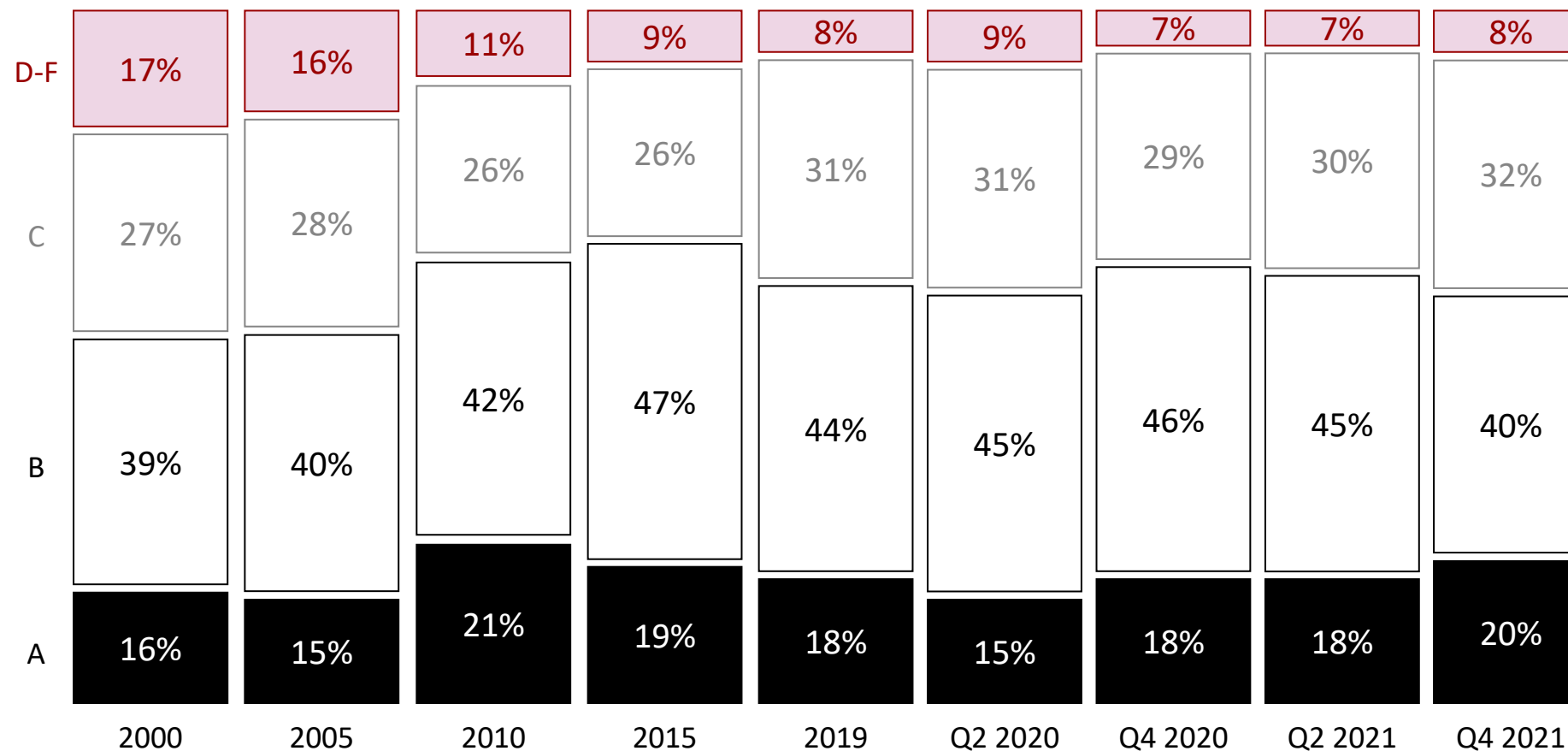


Il mercato è prigioniero di contraddizioni strutturali; il noleggio è l'unico canale in grado di «democratizzare le novità», rendendole accessibili a tutti

Agenda

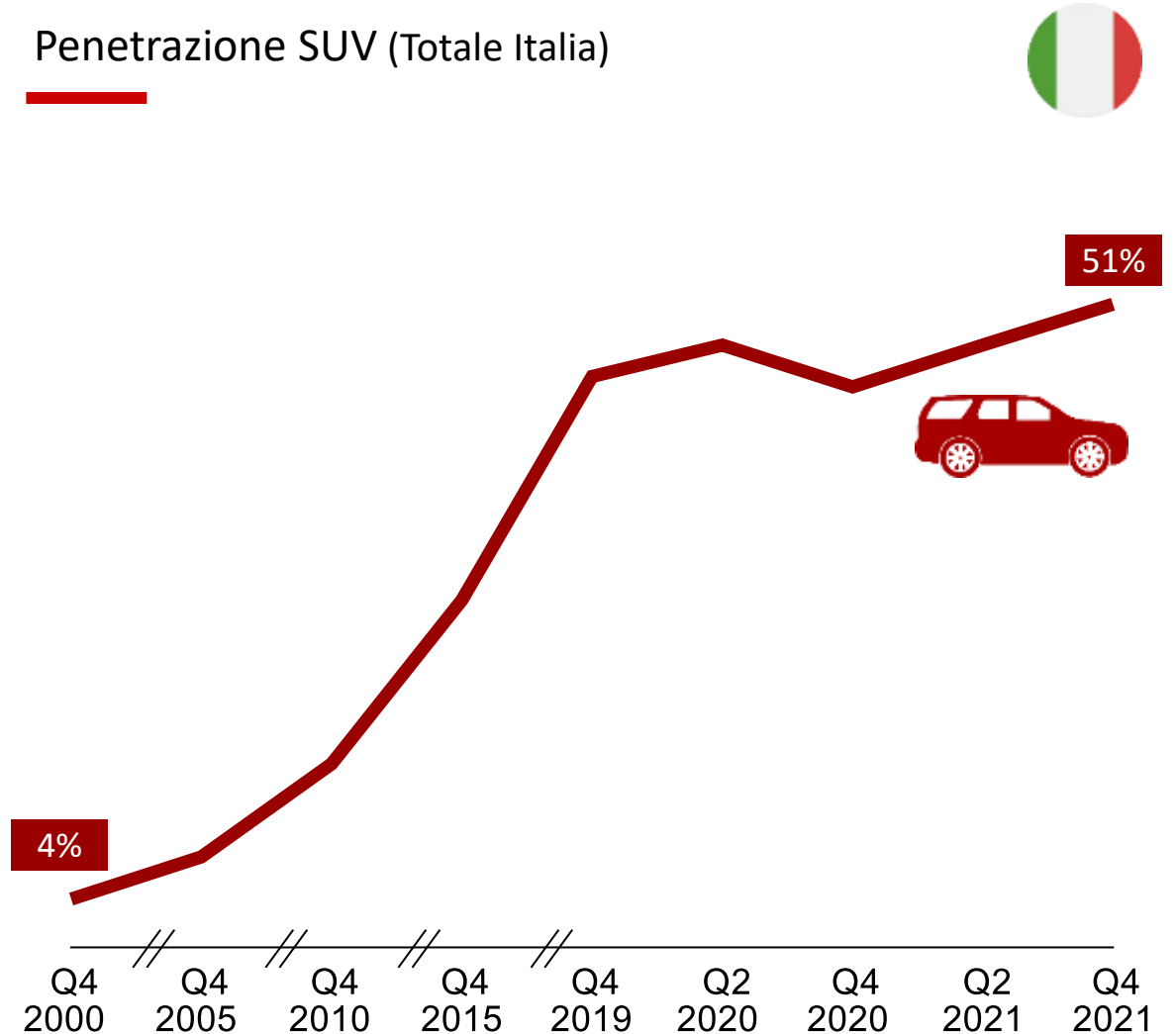
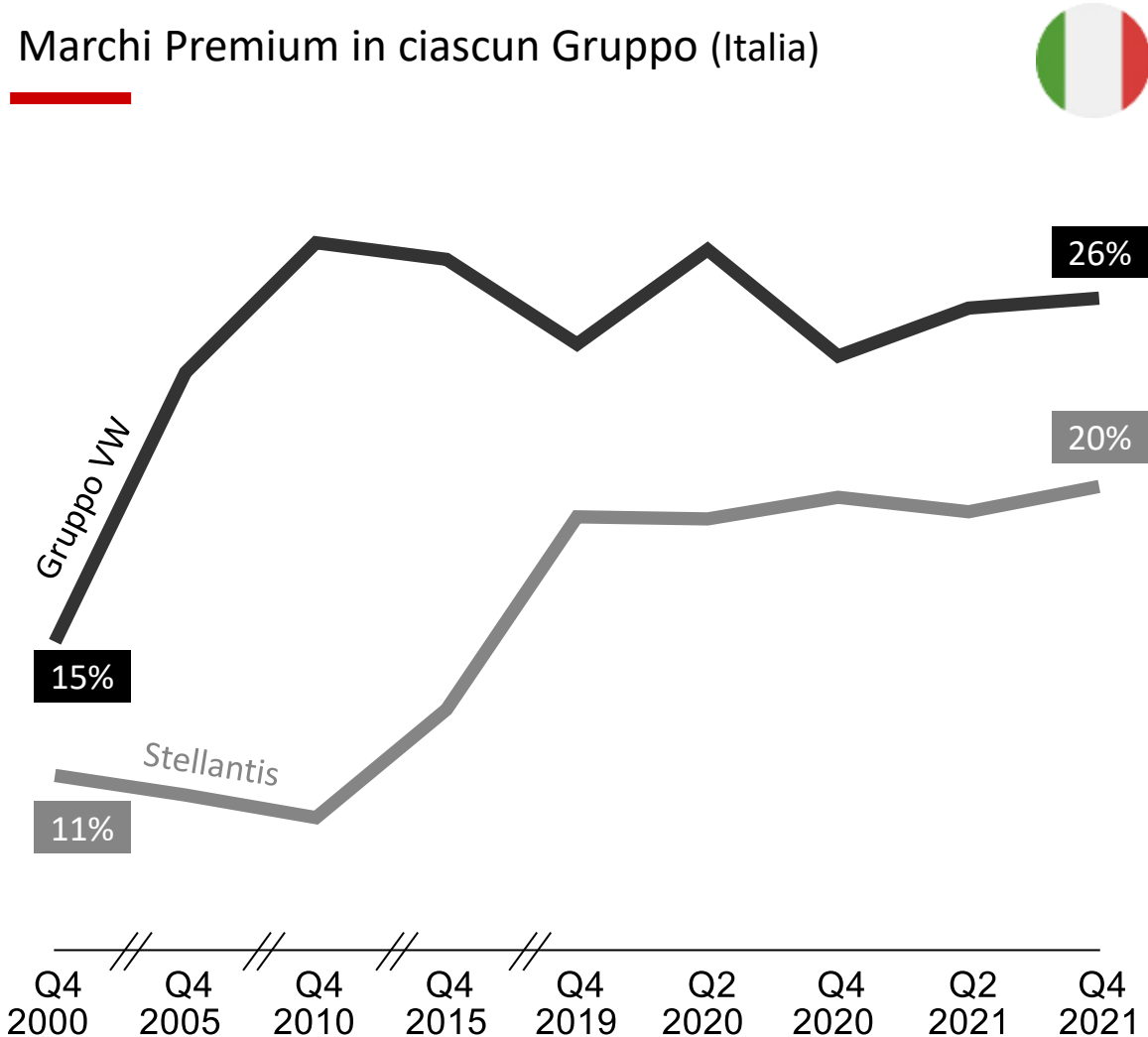
In apparenza il mercato italiano sembra stabile su un mix di segmenti che privilegia le vetture piccole e medie: economiche e perfette per i centri urbani

Mix Immatricolazioni per Segmento (2000-2021, Italia)



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

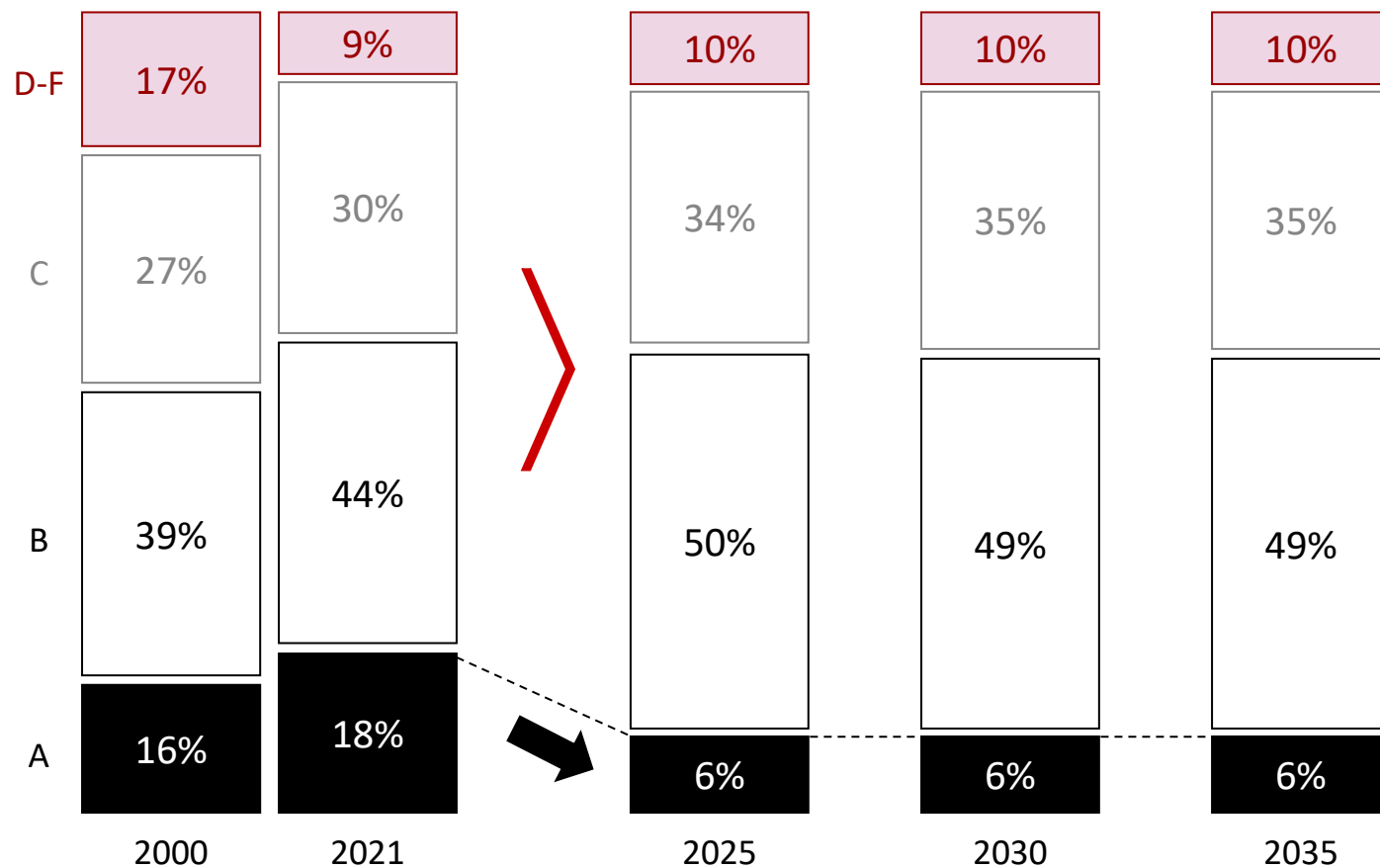
Ma questi dati nascondono un «*upsell*» che si realizza invece attraverso un mix di brand più Premium (a parità di segmento) ed una quota incredibile di SUV



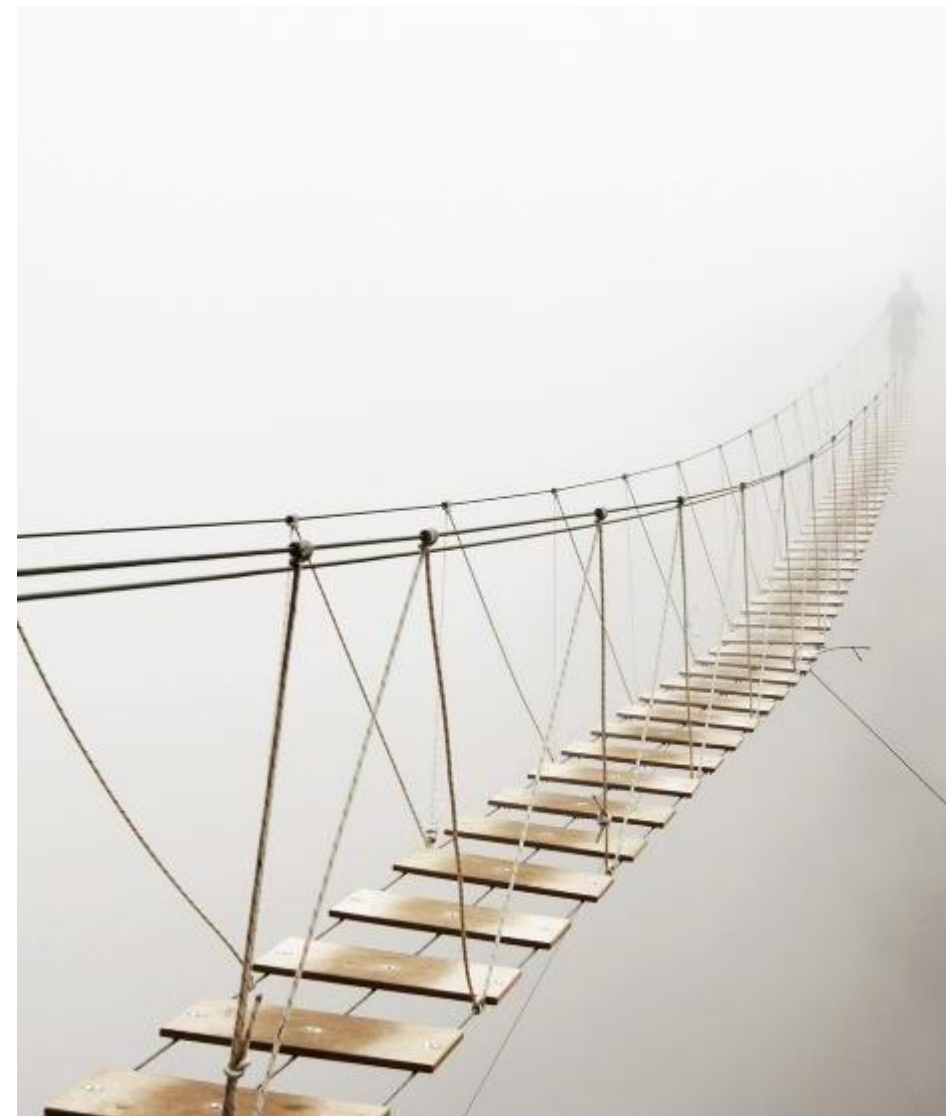
Fonte: Elaborazioni Bain & Co. su dati S&P Global Mobility; i numeri si riferiscono alle vendite in Italia

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

Mix vendite Italia per segmento



Fonte: S&P Global Mobility, 2022



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

La dicotomia della Mobilità

Serie A

Innovatori benestanti, residenti al Centro Nord (e spesso con auto pagata dall'azienda)



Elettrica

Ibrida

Ibrida Mild

Diesel



Serie B

Automobilisti di massa, poco propensi al rischio e con budget inferiore



vs.

Diesel

Benzina

Gas

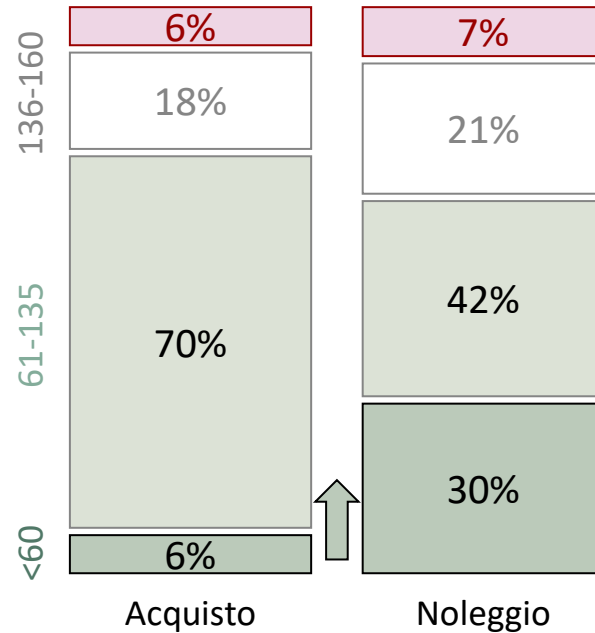
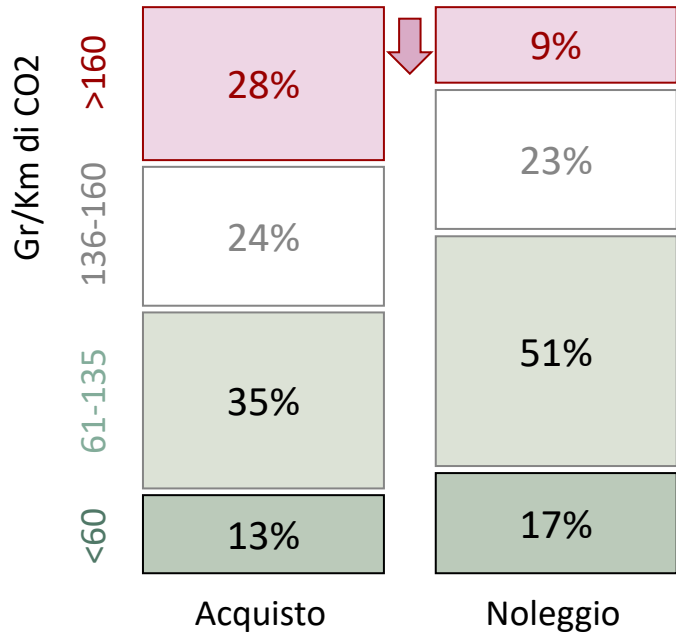
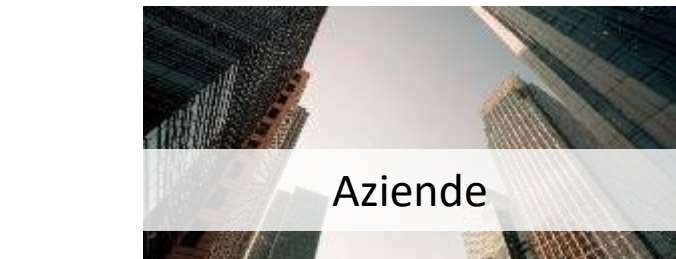
2 Ruote / TPL



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

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

Mix Immatricolato (Gr/km, 2021)

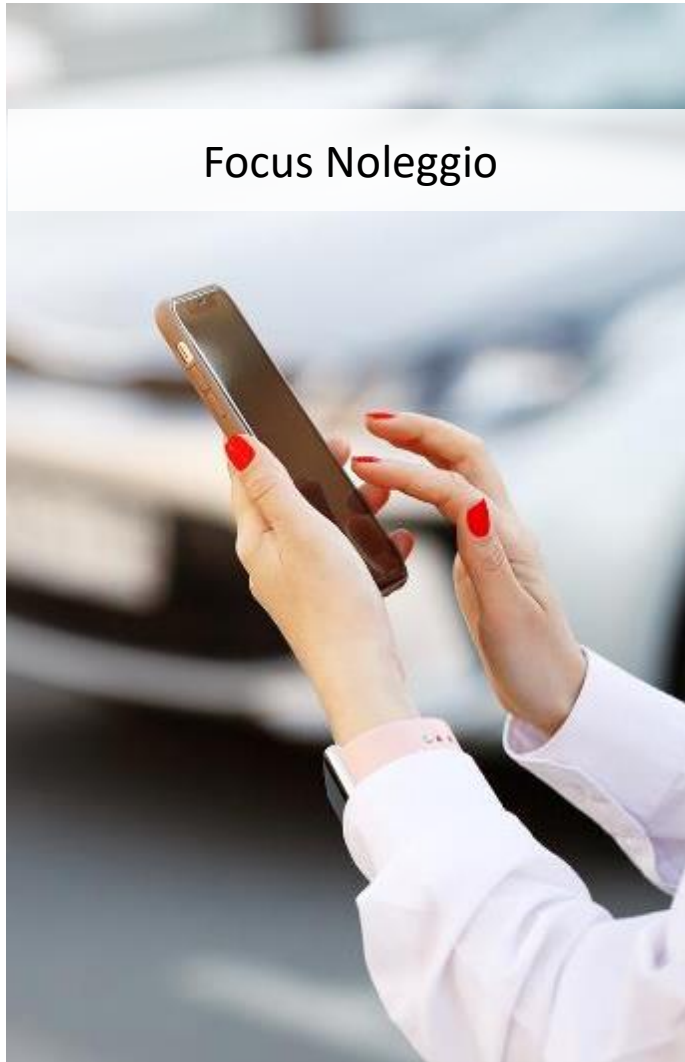


Il Noleggio riduce la CO₂

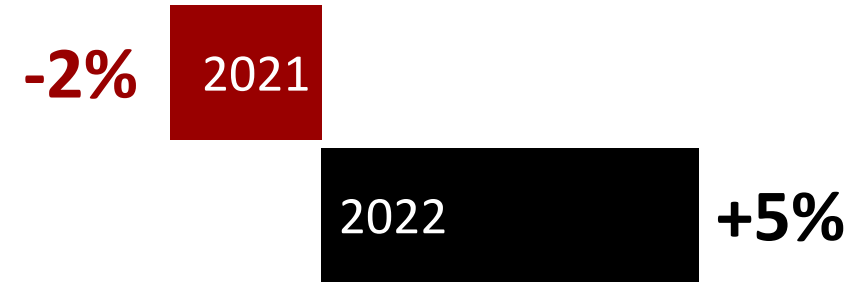
Il canale Noleggio a lungo termine ha un mix di emissioni molto più «Green» rispetto al canale più comune dell'acquisto diretto.

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

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



Propensione all'uso del noleggio – LUNGO TERMINE



Propensione all'uso del noleggio – BREVE TERMINE



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

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

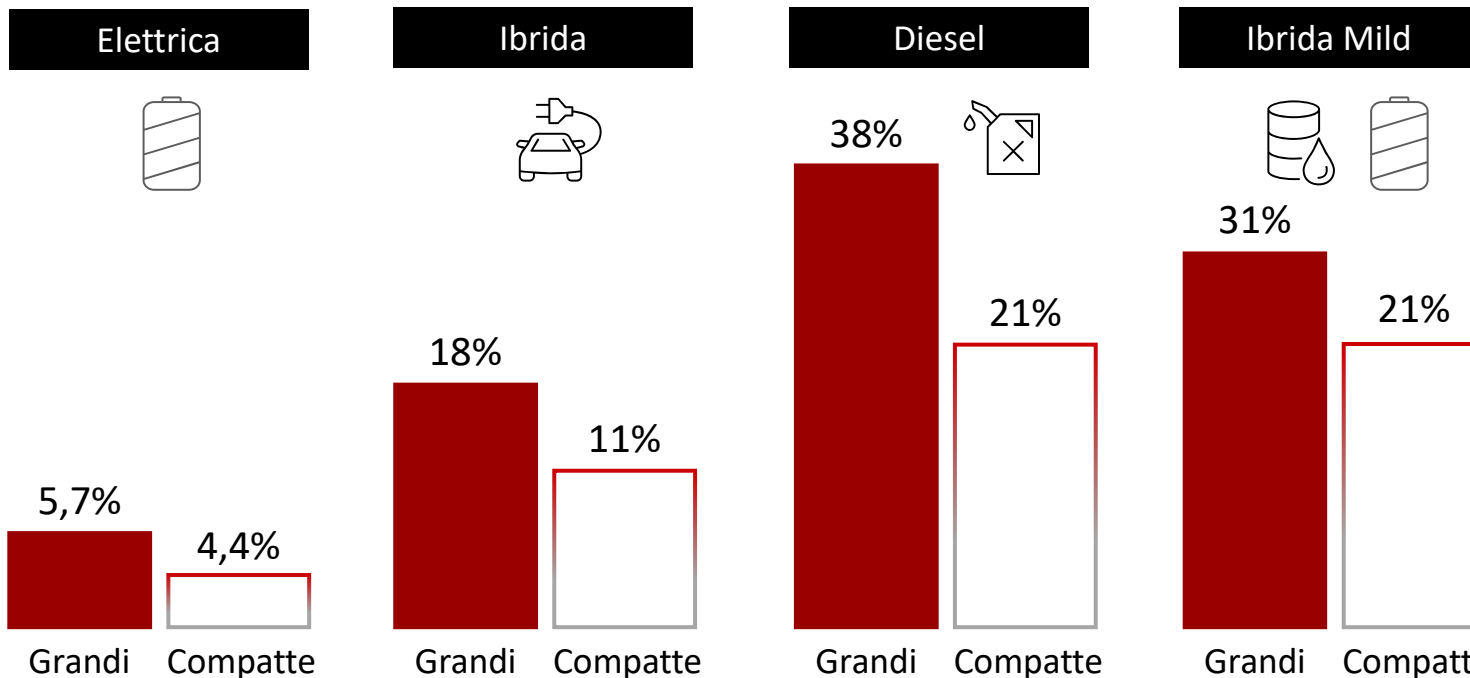
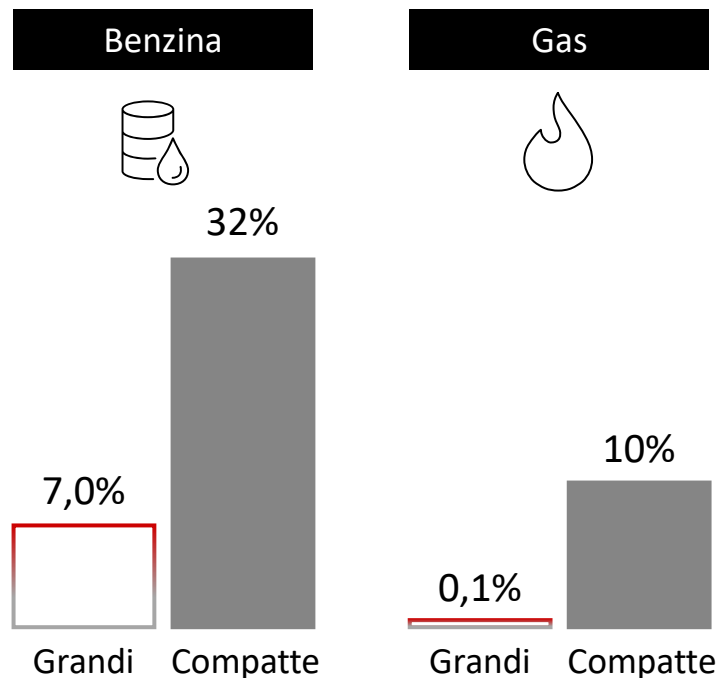
Quota di mercato per Alimentazione sul totale del Segmento (2021)



Chi vince sulle Compacte



Chi vince sulle Grandi e Medie



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

1 Gli italiani non possono fare a meno dell'auto



2 Nell'incertezza, usano comunque quelle vecchie



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



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



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



6 Il Noleggio abilita uno shift più graduale e sostenibile



Grazie



Gianluca Di Loreto

gianluca.diloreto@bain.com

BAIN & COMPANY 

Hanno collaborato:

Vittorio Melli

vittorio.melli@bain.com

Luca Pancari

luca.pancari@bain.com



ALLA GUIDA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

VERONICA DE ROMANIS

*DOCENTE DI EUROPEAN
ECONOMICS ALLA LUISS
DI ROMA E ALLA STANFORD
UNIVERSITY DI FIRENZE*



21^o
RAPPORTO

ALLA GUIDA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA



ANIASA
Associazione Nazionale Industrie del Veicolo
dalla Sharing mobility al Automotive Digital





ALLA GUIDA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

**MASSIMILIANO
DONA**

*PRESIDENTE DELL'UNIONE
NAZIONALE CONSUMATORI*



21^o
RAPPORTO

ALLA GUIDA DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA



ANIASA
Associazione Nazionale Industrie del Veicolo
dalla Sharing mobility al Automotive Digital