

Mobilità. Auto sempre più centrale nel dopo-Covid, cresce divario tra acquirenti

scritto da Scenari Internazionali | 11 Maggio 2022



A cura della Redazione

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 infatti 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.

Sono 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**, 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.

Questa crescita nei flussi di mobilità riflette un **fenomeno quasi esclusivamente locale**, visto che il livello di turismo internazionale si attesta ancora molto al di sotto dei livelli storici (-50% vs 2019).

La ricerca effettuata su 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: 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 **solli 1,4 giorni a settimana** nel 2022. Praticamente quasi come nel periodo pre-Covid.

La ricerca mostra come, nonostante la ritrovata mobilità, il **mercato automotive** sia tuttavia alle prese con la peggior crisi dagli anni Settanta. Se nel 2020, infatti, la crisi pandemica aveva già colpito duramente, 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, visto che l'Italia ha un **indice di motorizzazione tra i più alti al mondo**, con 670 auto ogni abitanti, cioè circa 1,5 auto per nucleo familiare. Peccato, però, che si continui a registrare un **costante invecchiamento del parco circolante**, passato dal 2000 ad oggi da un'età media di 8,8 a 11,5 anni.

Secondo gli autori della ricerca, la risposta alla necessità di svecchiare la nostra mobilità non può arrivare solo dalle **nuove forme di mobilità** (ad esempio *bike sharing* e monopattino), particolarmente

diffuse nel contesto metropolitano, dove però è presente oggi solo il 15,5% del parco circolante. 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 consumatore inclini all'innovazione e con buona **disponibilità economica**.

Secondo ANIASA e Bain & Company, appare oggi evidente la correlazione tra **reddito pro-capite regionale** e **penetrazione di BEV**. Questo segmento è tutto sommato ancora poco rilevante, con un peso di **circa il 4% sul totale 2021** ed 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.

Mercato auto sempre più proiettato verso modelli più costosi

Lo studio evidenzia inoltre come diversi fattori, oggi, debbano allinearsi per lo sviluppo definitivo dell'auto elettrica. 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.

Noleggino, unica strada per una più ampia e sostenibile diffusione dell'elettrico

Stante queste contraddizioni strutturali del mercato automobilistico, il **noleggino** emerge come l'unica leva in grado di **"democratizzare le novità"**, rendendole accessibili ai più. Il canale del noleggino 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 noleggino** ha emissioni **sotto i 60 gr/km**, contro il 6% delle vetture acquistate.

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).

*«Lo studio conferma la centralità assoluta dell'auto per gli spostamenti degli italiani anche in questa fase di ripresa delle attività lavorative e della socialità», evidenzia **Alberto Viano**, presidente ANIASA, che prosegue: «La strada è ormai segnata, l'elettrico è il futuro della mobilità. Il noleggio costituisce un naturale volano per una sua più rapida ed efficace diffusione, sia presso le imprese che tra i privati che oggi per motivi economici sono meno attratti da queste motorizzazioni. Grazie al noleggio si distribuisce su più anni il valore, ancora elevato, di una vettura più nuova e meno inquinante, garantendo un costo certo ed eliminando il rischio di deprezzamento».*

Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company, afferma invece: *«Il mondo dell'auto si sta preparando per un nuovo futuro e l'Italia deve farsi trovare pronta, pur nel rispetto delle proprie caratteristiche peculiari. Ci sono forti diversità da colmare, ed il noleggio è la leva più efficace per garantire che questa transizione avvenga con un linguaggio (ovvero con formule commerciali) semplice, uniforme e comprensibile a tutte le tipologie di utenti, a partire dai privati. In questo senso, la transizione del settore va vista anche dal punto di vista della sicurezza, di cui il consumatore deve essere ben consapevole: le auto a noleggio, più nuove, hanno livelli di guida assistita più avanzati e sono quindi una garanzia in più per la sicurezza di automobilisti e pedoni».*