



Ho sognato che mi stavo muovendo 2021

Gli aspetti economici nella valutazione
d'acquisto dell'auto elettrica

La crisi dei microchip per il settore
automotive

La transizione energetica

Micro-mobilità

Noleggio a lungo termine: privati
e segmenti

Costi della transizione energetica
e vendita di auto termiche

Sostenibilità ambientale: conoscenze e
opinioni

**Rapporto delle indagini condotte
nel 2021 sui temi della mobilità**

Progetto ideato e curato da



INDICE

PREFAZIONE	7
INTRODUZIONE	7
I. SURVEY ONLINE FLEET&MOBILITY	9
Gli aspetti economici nella valutazione d'acquisto dell'auto elettrica	11
La crisi dei microchip per il settore automotive	23
La transizione energetica	33
II. SURVEY TELEVOTO FLEET&MOBILITY	43
Micro-mobilità	45
Noleggio a lungo termine: privati e segmenti	53
Costi della transizione energetica e vendita di auto termiche	61
III. SONDAGGIO IPSOS	71
Sostenibilità ambientale: conoscenze e opinioni	73
I PROMOTORI DEL PROGETTO: AGENZIA ITALIA E AGITALAB	85
I CURATORI DEL PROGETTO	89

PREFAZIONE

Non tutti gli avvenimenti del 2021 sono stati immediatamente compresi, frastornati dall'emergenza Covid che aveva interrotto le filiere industriali e logistiche, e alcuni solo adesso iniziano a trasmettere il loro significato profondo. Dentro le piccole e meno piccole crisi congiunturali c'erano in realtà alcuni dei cambiamenti che sempre diciamo di volere, ma che poi faticiamo a cogliere, prim'ancora di pensare a come adattarci ad essi.

Affrontando la crisi dei chip, emergeva sullo sfondo la tensione USA/Cina, che poi sarebbe divenuta palese nei mesi successivi. La difficoltà dell'industria, di produrre i volumi necessari a soddisfare una domanda che rimbalzava grazie anche ai risparmi da lockdown, rendeva l'usato merce scarsa e ne faceva presagire il riscaldamento dei prezzi. Altro fenomeno che poi si è manifestato in tutta la sua dimensione.

Affrontare il tema della transizione energetica ha permesso di anticipare la trattazione di capitoli che avrebbero di lì a poco occupato la scena. Innanzitutto, la posizione dei Governi alle prese con le ricadute occupazionali legate allo stop in agenda per il 2035. Oggi sono in corso confronti e verifiche programmate nei prossimi anni, prima di staccare la spina. Anche l'impatto che sul parco circolante, il cosiddetto effetto Cuba, era oggetto di sondaggio ben prima che i suoi segnali diventassero tangibili.

La nuova strategia produttiva dell'industria, di virare a 180 gradi dai volumi ai margini, veniva toccata per l'impatto che avrà sull'occupazione, in anticipo sulle chiusure che sarebbero state annunciate molto dopo.

Il contributo del think tank AgitaLab si conferma un'opera di avvistamento del corpo grande dei cambiamenti, troppo spesso nascosti o semplicemente ignorati dietro la lettura del presente.

Daniele Da Lozzo

INTRODUZIONE

Il volume raccoglie le risultanze delle attività di intelligence realizzate nel corso del 2021, con il supporto del Centro Studi Fleet&Mobility.

Gli stakeholder coinvolti sono esponenti senior di case automobilistiche, società di noleggio, società assicurative e finanziarie, concessionarie e altri operatori (il sistema dell'offerta), unitamente alle rispettive associazioni di categoria.

Al progetto hanno preso parte, inoltre, esponenti senior di imprese e consumatori (la domanda), anche attraverso loro associazioni e giornalisti esperti della materia.

Anche alcuni studiosi e interpreti delle dinamiche sociali sono stati coinvolti in questo percorso di indagine.

Le attività implementate sono tre survey online, tre sondaggi col televoto e un sondaggio Cawi/Cati/Cami sulla sostenibilità ambientale.

Le tre survey online sono state condotte dal Centro Studi Fleet&Mobility, coinvolgendo esperti del settore automotive e hanno avuto per oggetto i seguenti temi:

- Gli aspetti economici nella valutazione d'acquisto dell'auto elettrica
- La crisi dei microchip per il settore automotive
- La transizione energetica

I tre sondaggi col televoto sono stati realizzati durante altrettanti eventi de “La Capitale Automobile” organizzati durante l'an-

no dal Centro Studi Fleet&Mobility, coinvolgendo gli esperti del settore automotive presenti fisicamente o da remoto.

Per la realizzazione di questi sondaggi televoto è stata utilizzata la piattaforma digitale Mentometer che permette di votare in forma anonima, collegandosi direttamente dallo smartphone o dal pc. Ogni sondaggio televoto era composto da tre/quattro quesiti, i cui risultati sono stati elaborati sottoforma di grafico e diffusi. I temi trattati sono stati:

- Micro-mobilità
- Noleggio a lungo termine: privati e segmenti
- Costi della transizione energetica e vendita di auto termiche

Infine, è stato realizzato un sondaggio condotto da Ipsos su oltre 800 casi, rilevati con metodologia Cawi/Cati/Cami, sul fenomeno della “Sostenibilità ambientale: conoscenze e opinioni”.

In questo libro vogliamo raccontarvi cosa abbiamo fatto.

I. SURVEY ONLINE FLEET&MOBILITY

Tre survey online, condotte dal Centro Studi Fleet&Mobility, coinvolgendo centinaia di esperti del settore automotive.

Temi trattati:

- Gli aspetti economici nella valutazione d'acquisto dell'auto elettrica
- La crisi dei microchip per il settore automotive
- La transizione energetica.

GLI ASPETTI ECONOMICI NELLA VALUTAZIONE D'ACQUISTO DELL'AUTO

Survey online

163 rispondenti, marzo 2021

PRINCIPALI EVIDENZE

Prima survey online effettuata a marzo 2021, tra gli operatori e gli esperti del settore automotive, con 163 rispondenti.

L'auto elettrica sta diventando gradualmente un'opzione d'acquisto considerata dagli italiani. Tuttavia, ci sono dei limiti intrinseci alla stessa ed altri riguardanti le infrastrutture esterne che ne limitano la velocità di adozione.

La survey online indaga il livello di influenza di alcune variabili economiche nella scelta d'acquisto di un'auto elettrica.

Il posto auto privato dove installare la colonnina di ricarica è determinante nella scelta d'acquisto di un'auto elettrica per il 70% dei rispondenti. Si arriva al 94% sommando anche coloro che lo ritengono molto importante.

Anche il prezzo iniziale dell'auto elettrica riveste un'attenzione particolare: è determinante e molto importante per il 92% dei partecipanti. Tuttavia, il campione si divide a metà sull'influenza della posizione economica e sociale agiata nella scelta d'acquisto dell'auto elettrica.

Il risparmio sui costi di gestione e di consumo è molto importante per oltre la metà dei rispondenti, anche se per 1 su 5 non è determinante.

Gli spostamenti quotidiani entro un range di 50/70 km sono determinanti per meno della metà del campione. Tuttavia per 2 su 5 sono molto importanti.

DOMANDE E RISULTATI

Nel valutare l'acquisto di un'auto elettrica, quanto ritieni che influisca il prezzo iniziale?

- Determinante
- Molto importante
- Poco importante
- Ininfluyente

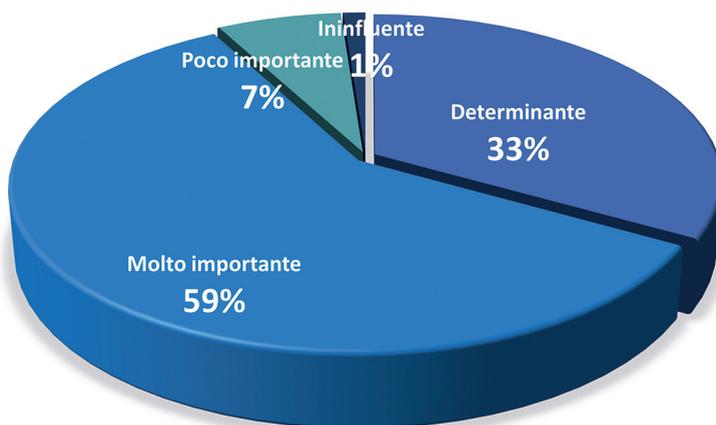


Fig. 1

Nel valutare l'acquisto di un'auto elettrica, quanto ritieni che influisca il risparmio sui consumi e sui costi di gestione?

- Determinante
- Molto importante
- Poco importante
- Ininfluyente

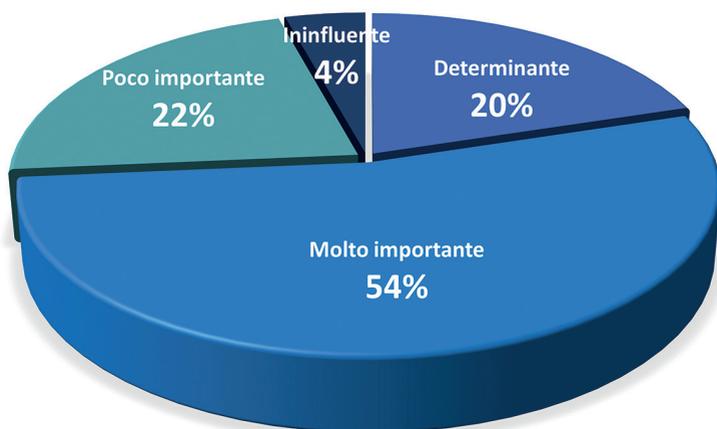


Fig. 2

Nel valutare l'acquisto di un'auto elettrica, quanto ritieni che influisca il posto auto privato dove installare la colonnina?

- Determinante
- Molto importante
- Poco importante
- Ininfluyente

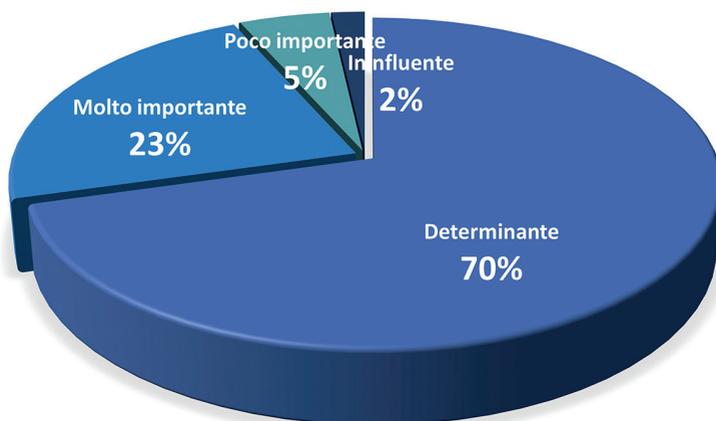


Fig. 3

Nel valutare l'acquisto di un'auto elettrica, quanto ritieni che influisca avere spostamenti quotidiani entro un range di 50/70 km?

- Determinante
- Molto importante
- Poco importante
- Ininfluyente

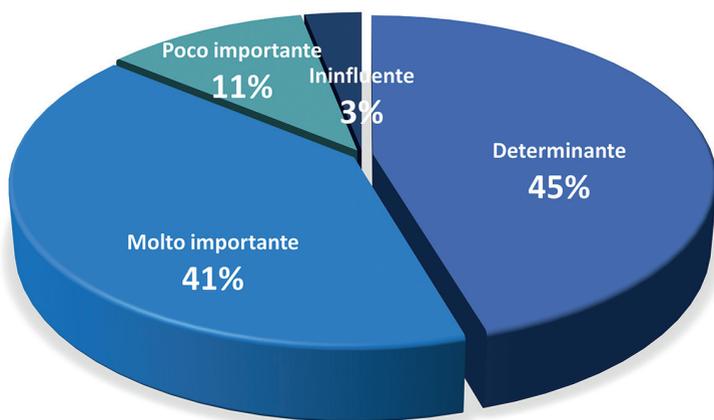


Fig. 4

Nel valutare l'acquisto di un'auto elettrica, quanto ritieni che influisca avere una posizione sociale ed economica agiata?

- Determinante
- Molto importante
- Poco importante
- Ininfluyente

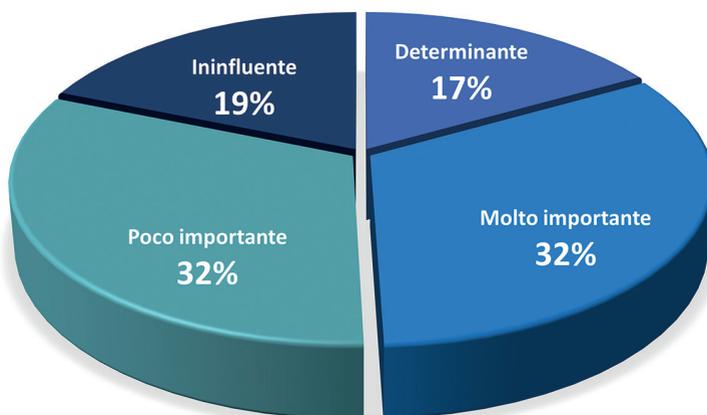


Fig. 5

Quali delle seguenti affermazioni ritieni più determinanti del prezzo:

- Posto auto per la colonnina
 - Determinante
 - Molto importante
 - Poco importante
 - Ininfluyente
- Spostamenti quotidiani di 50/70Km
 - Determinante
 - Molto importante
 - Poco importante
 - Ininfluyente
- Prezzo iniziale
 - Determinante
 - Molto importante
 - Poco importante
 - Ininfluyente
- Risparmio, consumi e gestione
 - Determinante
 - Molto importante
 - Poco importante
 - Ininfluyente
- Posizione economica agiata
 - Determinante
 - Molto importante
 - Poco importante
 - Ininfluyente

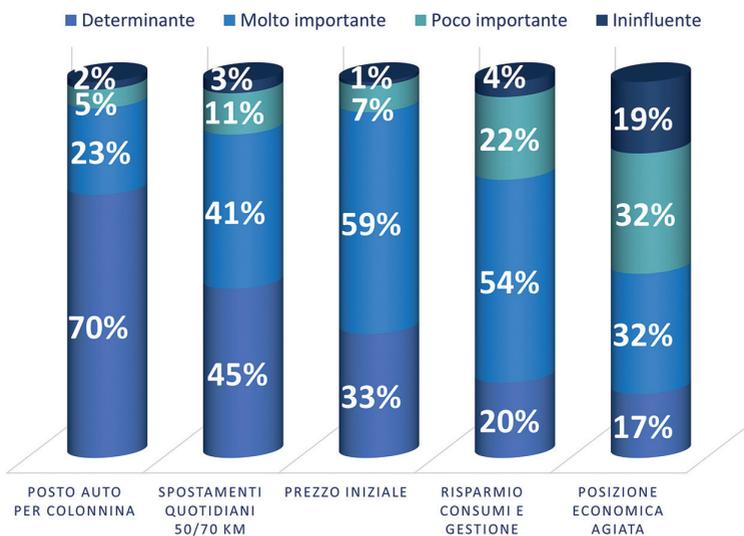


Fig. 6

CONCLUSIONI

L'uovo oggi o la gallina domani?

Per chi valuta di passare all'auto elettrica, full electric, pesa di più il prezzo iniziale d'acquisto o il risparmio sul carburante e sugli altri costi di gestione?

Il prezzo iniziale è ritenuto determinante per il 33% dei rispondenti e molto importante per un ulteriore 59%. Però anche i successivi attesi risparmi pesano tanto: determinanti per il 20% e molto importanti per il 54%. Senza dare peso eccessivo alle lievi differenze, dobbiamo concludere che le due considerazioni economiche si equivalgono. Nella realtà, i pesi potrebbero non bilanciarsi del tutto: chi mette in conto un acquisto da 15.000 euro quanto agevolmente passa a 30mila, pur con i risparmi attesi? Poi, resta da vedere se siano i risparmi a bilanciare il prezzo oppure il contrario: ciò che risparmio alla pompa lo pago nella rata mensile.

Molto dipende dalle strategie di marketing. Oggi le elettriche sono posizionate come un valore ambientale, non come un risparmio di carburante. Sarà, ma allora come mai servono gli incentivi?

L'auto serve al driver. Non il contrario.

Per tanti l'auto è uno strumento per fare più facilmente le cose. Chi cerca incombenze in genere si compra un cane. Ricaricare un'auto elettrica non è una passeggiata e il pensiero di restare a piedi è di quelli che uno eviterebbe.

Avere un posto auto privato dove mettere la colonnina di ricarica è ritenuto determinante dal 70% dei rispondenti e molto importante da un altro 23%. Quando si torna a casa si parcheggia e lì finisce: sembra ragionevole. È l'elemento in assoluto ritenuto più determinante, anche rispetto al prezzo iniziale. Al secondo posto, il fatto di avere bisogno di spostarsi per non più

di 50/70 km al giorno: se uno esce di casa vuole poterci tornare. Nemmeno questa pare una richiesta esagerata.

Su questi parametri, l'auto full electric sembra rispondere a un profilo molto cittadino, come conferma l'offerta composta per due terzi di utilitarie sotto i 50.000 euro.

LA CRISI DEI MICROCHIP PER IL SETTORE AUTOMOTIVE

Survey online

160 rispondenti, luglio 2021

PRINCIPALI EVIDENZE

Seconda survey online effettuata a luglio 2021, tra gli operatori e gli esperti del settore automotive, con 160 rispondenti.

Dalla fine del 2020 una grave carenza di microchip ha colpito molti settori industriali, tra cui quello automotive. La domanda supera di molto la capacità produttiva e non è ancora chiaro se si tratti di una crisi congiunturale oppure se sia strutturale e dipenda da motivazioni politico-economiche.

La crisi potrebbe avere degli impatti collaterali che riguardano il mercato delle auto usate e anche la configurazione dell'offerta delle vetture nuove

Sei rispondenti su 10 ritengono che la crisi dei microchip per il settore automotive sia congiunturale e che dipenda dal lockdown, che ha fatto esplodere le vendite di device elettronici mentre l'industria auto rallentava la produzione e di conseguenza la domanda dei chip.

Più della metà del campione ritiene che il settore automotive sia svantaggiato nella fornitura dei microchip rispetto ad altri settori, come l'elettronica, perché compra a prezzi più bassi.

Però a parte la pandemia, e più in generale, la stragrande maggioranza dei rispondenti intravede che la crisi dei microchip sia legata ai contrasti economici tra USA-Cina.

La crisi dei microchip ha effetti sul mercato dell'usato di auto: sette rispondenti su dieci ritengono che l'allungamento dei tempi di produzione, genera un incremento della domanda di vetture usate facendone salire i prezzi.

La scarsità di chip per l'auto sta spingendo ad eliminare alcuni optional marginali per il 60% del campione

DOMANDE E RISULTATI

La crisi dei microchip è congiunturale e dipende dal lockdown, che ha fatto esplodere le vendite di PC, TV e smartphone mentre l'industria auto fermava/rallentava la produzione e di conseguenza la domanda di chip.

Concordi con questa affermazione?

- Molto
- Abbastanza
- Poco
- Per niente

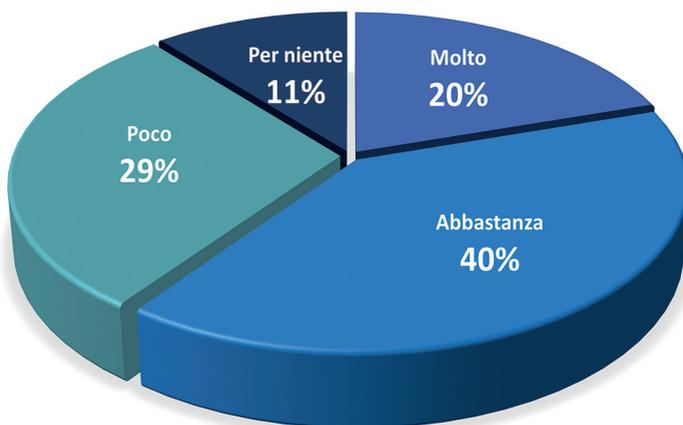


Fig. 7

Pandemia a parte, la crisi è strutturale per i contrasti USA-Cina: l'America impedisce alla Cina l'accesso alla produzione di chip di qualità, mentre la Cina controlla gran parte delle materie prime in Cina e in Africa.

Concordi con questa affermazione?

- Molto
- Abbastanza
- Poco
- Per niente

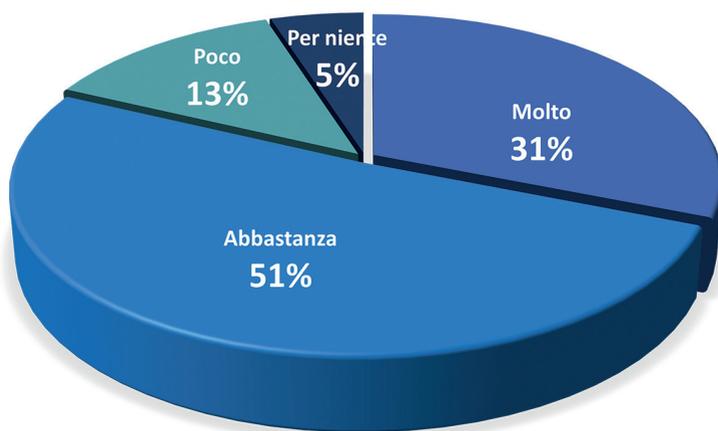


Fig. 8

Il settore automotive è svantaggiato nella fornitura dei microchip rispetto ad altri settori come l'elettronica perché compra a prezzi più bassi.

Concordi con questa affermazione?

- Molto
- Abbastanza
- Poco
- Per niente

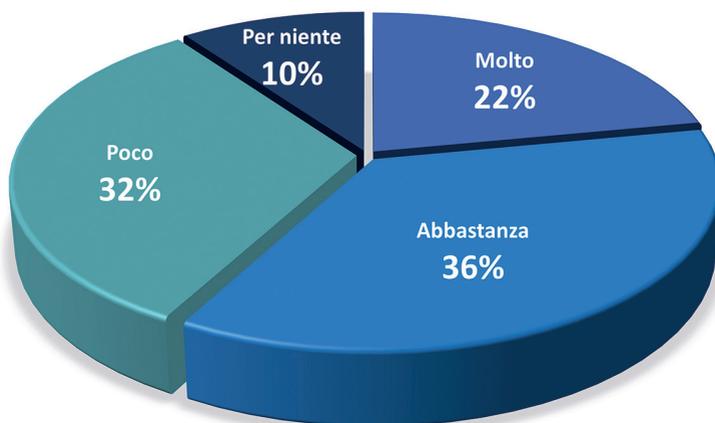


Fig. 9

L'allungamento dei tempi di produzione sta aumentando la domanda di vetture usate facendone salire i prezzi.

Concordi con questa affermazione?

- Molto
- Abbastanza
- Poco
- Per niente

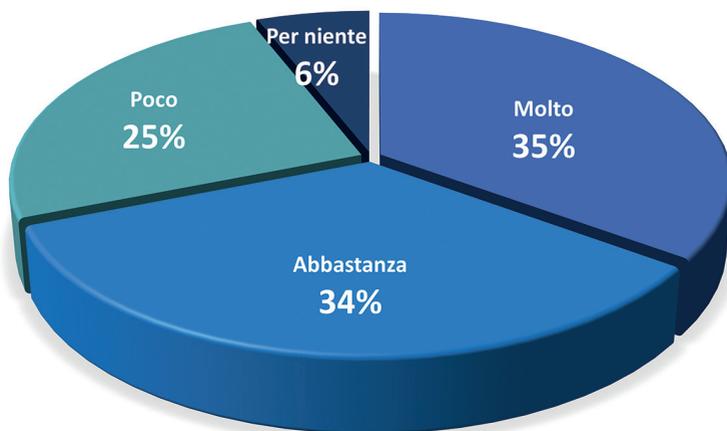


Fig. 10

La scarsità di chip per l'auto spinge ad eliminare alcuni optional marginali/ancillari.

Concordi con questa affermazione?

- Molto
- Abbastanza
- Poco
- Per niente

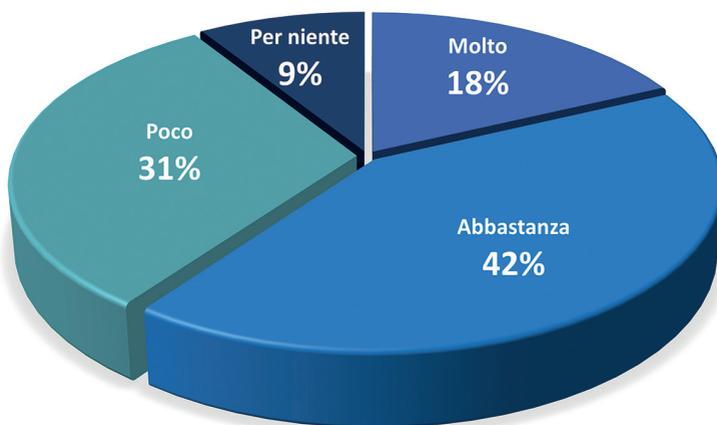


Fig. 11

CONCLUSIONI

Microchip: il Covid ma pure le tensioni Usa-Cina.

La crisi dei microprocessori sta provocando notevoli grattacapi. In termini concreti, sta rallentando la ripresa dell'economia con molte produzioni che vanno a singhiozzo proprio quando invece dovrebbero accaparrarsi la voglia di spesa di miliardi di persone che hanno accumulato soldi sui conti e voglia di consumare in testa. Da un punto di vista geo-politico, è un'altra spinta forte a ripensare l'assetto attuale della globalizzazione. Lo sviluppo della Cina seguito al suo ingresso nel WTO sta facendo conoscere le sue ambizioni.

Un'ampia maggioranza concorda su una causa congiunturale, la pandemia, ma ancora di più sono coloro che ritengono di dover incastrare il fenomeno in un quadro strutturale di rapporti tra potenze. Da un lato, c'è la pressione degli Americani a non consentire alla Cina l'accesso alla tecnologia dei chip più avanzati per motivi di sicurezza militare. Dall'altro, la Cina fa sentire la forza del suo dominio sulle terre rare e altri materiali indispensabili per l'industria informatica ed energetica.

I microchip servono all'auto più di quanto l'auto serva ai microchip.

Dei 160 operatori del settore automotive interpellati, 3 su 5 hanno indicato che lo scarso potere d'acquisto dei costruttori auto starebbe giocando un ruolo non secondario nel ritardo delle forniture, e che tra i provvedimenti adottati per farvi fronte c'è anche quello di sacrificare alcuni accessori.

In effetti, l'auto non pare un cliente privilegiato per i produttori di chip. Riescono a spuntare prezzi molto bassi, laddove i produttori dell'elettronica badano meno al prezzo e più ad avere l'ultima evoluzione di chip, su cui competono. L'auto ha un ciclo di vita ultradecennale, contro i 3 o 4 di PC e telefoni, e i clienti accettano che l'elettronica non sia all'avanguardia. Inol-

tre, nella pandemia gli OEM's hanno fermato la produzione e le forniture, mentre l'industria dei computer e di altri prodotti elettronici hanno aumentato la domanda, su cui i margini sono superiori.

Le risposte delle Case sono varie, dal fermo della produzione per alcune settimane alla sostituzione di alcuni dispositivi digitali con versioni analogiche, fino all'eliminazione di alcuni accessori che rallenterebbero ancor più le consegne.

L'usato spinto dai ritardi sul nuovo, ma c'è anche l'effetto Cuba.

Dei 160 operatori del settore automotive interpellati, 2 su 3 non sembrano avere dubbi ad associare la crisi dei microchip all'exploit dell'usato.

Dall'inizio dell'anno i ritardi nelle forniture di microchip hanno messo in ginocchio i costruttori di auto, rallentando la produzione e le consegne del nuovo, in alcuni casi imponendo di rinunciare ad alcuni accessori i cui chip farebbero allungare ancor più i tempi.

Nel frattempo, l'usato sembra uscito in splendida forma dalla pandemia, con una domanda in crescita superiore alla disponibilità di prodotto sul mercato, le cui cause sono però molteplici. Sicuramente, la prospettiva di attendere molti mesi per avere un'auto nuova, con l'incertezza legata a una situazione ancora non sistemata, ha portato più d'un cliente a voltarsi verso le offerte di macchine recenti e iper-garantite.

Inoltre, le stesse Case scoraggiano l'acquisto di auto nuove che non siano a basse emissioni, dando ulteriore spinta all'usato: l'effetto Cuba.

Tuttavia, non possiamo ignorare che ci sia anche una mancanza di offerta, dopo che le immatricolazioni di km0 e del RAC sono state tagliate della metà.

LA TRANSIZIONE ENERGETICA

Survey online

193 rispondenti, novembre 2021

PRINCIPALI EVIDENZE

Terza survey online effettuata a novembre 2021, tra gli operatori e gli esperti del settore automotive, con 193 rispondenti.

Il passaggio dalle auto a motore termico a quelle elettriche non appare, al momento, scontato e indolore.

Non si sa ancora se i governi europei opteranno per uno stop alle auto termiche e in che tempi, oppure se consentiranno ancora la produzione di motori tradizionali, anche se con basse emissioni.

Dal punto di vista economico e sociale la transizione all'elettrico potrebbe generare tensioni sindacali dovute al calo occupazionale del settore automotive con impatti sulla sensibilità ambientale degli automobilisti.

Esiste poi la questione del prezzo alto delle vetture elettriche e la conseguente reazione del cliente.

La carenza dell'offerta e l'aumento dei prezzi delle vetture potrebbero avere un impatto sulla capacità produttiva futura dell'industria automobilistica.

Il 60% del campione ritiene che le eventuali tensioni sindacali conseguenti ad una minaccia del calo occupazionale indotta dalla transizione all'auto elettrica raffrederà poco o per nulla la sensibilità ambientale degli automobilisti.

Solo 1 su 5 partecipanti all'indagine ritiene che i governi europei confermeranno lo stop alle auto termiche nel 2035; più del 50% del campione ritiene che lo stop sarà spostato in avanti, oltre il 2035; mentre 1 su 3 ritiene che sarà consentito immatricolare auto termiche, abbassando i limiti di emissione.

I prezzi delle auto elettriche superiori a quelli attuali comporterà nei prossimi anni un allungamento del ciclo di vita delle auto termiche circolanti per quasi la metà del campione. Mentre 1 rispondente su 3 ritiene che si aprirà uno spazio nella fascia bassa di mercato per le auto elettriche cinesi. Invece, per 1 su 5 si

allungheranno i tempi di finanziamento e di noleggio per tenere basso il costo mensile.

Tre rispondenti su 5 ritengono che l'industria automobilistica ridurrà la capacità produttiva attestandosi su meno volumi e margini più alti.

DOMANDE E RISULTATI

Il costo della transizione energetica: la transizione verso l'auto elettrica minaccia forti cali dell'occupazione nell'industria, con possibili tensioni sindacali.

Quanto ritieni che possano raffreddare la sensibilità ambientale degli automobilisti?

- Molto
- Abbastanza
- Poco
- Per niente

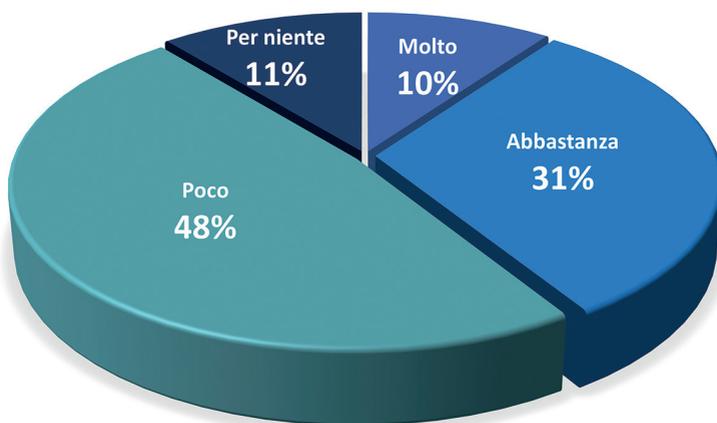


Fig. 12

Stop alle auto termiche in Europa: l'industria dell'auto e i governi stanno riconsiderando alcuni aspetti della transizione verso le auto elettriche.

Quale prevedi che sarà l'effetto più probabile?

- I Governi confermeranno lo stop alla vendita delle auto termiche nel 2035
- Lo stop sarà confermato ma spostato in avanti, oltre il 2035
- I Governi non confermeranno lo stop, lasciando l'immatricolazione di auto termiche, ma abbassando i limiti delle emissioni



Fig. 13

Prezzi delle auto elettriche: per quanto i costi di produzione possano diminuire nei prossimi anni, le auto elettriche avranno prezzi superiori a quelli delle auto di oggi.

Dei tre effetti sotto riportati, indica quale ritieni che sarà il più rilevante?

- Si allungheranno i tempi di finanziamento/noleggio, per tenere basso il costo mensile
- Si aprirà uno spazio nella fascia bassa di prezzo per le auto elettriche cinesi
- Si allungherà il ciclo di vita delle auto termiche circolanti, almeno in una prima fase



Fig. 14

Capacità produttiva: nell'automotive la combinazione di crisi dei componenti, costo delle materie prime ed elettrificazione ha portato ad una contrazione dell'offerta e a prezzi più alti.

In prospettiva, ritieni probabile che:

- L'industria ridurrà la capacità produttiva, attestandosi su meno volumi e margini più alti
- L'industria manterrà la capacità produttiva e, superata la congiuntura, tornerà a spingere sulla produzione con forte uso della leva prezzo



Fig. 15

CONCLUSIONI

Il calo occupazionale può raffreddare la migrazione all'elettrico.

In democrazia i grandi cambiamenti di massa, sebbene forzati dalle leggi, possono accadere solo se i cittadini li appoggiano, o almeno ne condividono le finalità. È così pure per la transizione energetica. In linea generale, gli italiani sono favorevoli a politiche energetiche sostenibili. Adesso però sta emergendo che la diffusione di auto elettriche minaccia forti cali di occupazione nell'industria. Abbiamo chiesto agli operatori ed agli esperti quanto un simile scenario potrebbe raffreddare la sensibilità ambientale degli automobilisti.

Per nulla, secondo 1 su 10, o poco, per la metà del campione. Invece 3 rispondenti su 10 pensano che un ripensamento sarebbe abbastanza probabile, mentre 1 su 10 lo ritiene molto probabile. La maggioranza, dunque, vede ancora solido l'orientamento a fare ciò che è bene per l'ambiente. Però quel 40% che si aspetta un atteggiamento meno convinto è un campanello.

L'auto elettrica richiede non solo la determinazione ad accettare una mobilità diversa, meno facile e più impegnativa, ma anche la sicurezza che tutti remino nella stessa direzione per non vanificare gli sforzi di chi si impegna. E siamo solo all'inizio.

Stop termiche al 2035: non pare scontato.

Lo stop nel 2035 alla vendita (e dunque alla produzione) di auto con motore termico proposto dalla Commissione Europa fa discutere il settore. Alla luce del G20, della Cop26 e della stretta sulle forniture energetiche, in molti Paesi il dibattito appare quanto mai vivace. Abbiamo chiesto agli operatori ed agli esperti quale possa essere l'impatto di questi confronti sui costi della transizione energetica.

Metà degli intervistati prevede che lo stop verrà slittato in avan-

ti. Presumibilmente, per consentire un adeguamento delle infrastrutture di ricarica. Uno su quattro invece crede che lo stop non sarà confermato dai Governi, mentre uno su cinque si dice fiducioso che lo stop sarà confermato. Ricordiamo che sia il Parlamento Europeo che il Consiglio d'Europa dovranno esprimersi affinché la proposta diventi norma operativa.

Resta da vedere come i costruttori orienteranno le strategie industriali. Finora hanno dato per scontato che lo stop sarebbe divenuto effettivo, fermando la ricerca sui motori termici e concentrando gli investimenti su quelli elettrici e sulla produzione di batterie. Ma oggi la faccenda appare molto più fluida rispetto anche a soli sei mesi fa.

Meno produzione e aumento dei prezzi.

Le vetture elettriche hanno un prezzo molto superiore alle corrispondenti auto termiche. In prospettiva il gap diminuirà, ma anche perché nel frattempo tutte le macchine costeranno di più, come già sta accadendo.

Abbiamo chiesto agli operatori ed agli esperti di prevedere gli effetti sul mercato. Quello più probabile è l'allungamento del ciclo di vita delle auto termiche, seguito dall'arrivo di brand cinesi ad occupare il segmento di prezzo lasciato libero. Ma finanziamenti e noleggi potrebbero aiutare, allungando il ciclo per tenere la rata bassa.

Inoltre, negli ultimi mesi, grazie a una produzione ridotta dalla mancanza di microchip, i costruttori hanno potuto sia aumentare i listini e sia diminuire molto gli sconti. Secondo metà abbondante del campione, ciò diventerà strutturale, con una minor capacità produttiva, mentre gli altri prevedono che passata la congiuntura l'industria riprenderà a spingere sui prezzi.

II. SURVEY TELEVOTO FLEET&MOBILITY

Tre survey televoto, condotte dal Centro Studi Fleet&Mobility, coinvolgendo numerosi esperti del settore automotive.

Temi trattati:

- Micro-mobilità
- Noleggio a lungo termine: privati e segmenti
- Costi della transizione energetica e vendita di auto termiche.

MICRO-MOBILITÀ

Survey Televoto

38 rispondenti, febbraio 2020

PRINCIPALI EVIDENZE

Prima survey televoto effettuata a febbraio 2021, tra gli operatori e gli esperti del settore automotive, con 38 rispondenti.

Abbiamo chiesto agli intervistati come cambieranno le strade nelle città nei prossimi anni e per il 66% dei rispondenti solo dove possibile ci saranno corsie riservate a bici e monopattini mentre per il 18% tutte le strade urbane avranno corsie riservate alla micro-mobilità.

Per il 53% dei rispondenti, l'opinione pubblica è tollerante verso i monopattini e intollerante (o troppo intollerante) verso le auto/SUV.

La micro-mobilità serve principalmente per shopping e/o svago secondo il 39% degli interpellati, per girare per turismo secondo il 35% e per raggiungere il luogo di lavoro per il 26%.

DOMANDE E RISULTATI

Come cambieranno le strade delle città nei prossimi anni?

- Tutte le strade urbane avranno corsie riservate a bici e monopattini
- Solo le strade dei centri storici avranno corsie riservate a bici e monopattini
- Solo dove possibile ci saranno corsie riservate a bici e monopattini
- Niente: auto, moto, bici e monopattini insieme sulle stesse corsie



Fig. 16

Guardando alla sicurezza, diresti che l'opinione pubblica sia...?

- ... troppo tollerante verso i monopattini
- ... troppo intollerante verso le auto/SUV
- ... tollerante verso i monopattini e intollerante verso le auto/SUV
- Né tollerante né intollerante



Fig. 17

Bici e monopattini saranno usati prevalentemente per...

- Raggiungere il luogo di lavoro
- Muoversi per shopping e/o svago
- Girare per turismo



Fig. 18

CONCLUSIONI

Piste ciclabili dove possibile.

Davvero le nostre città saranno piene di piste ciclabili? Sì, dove possibile sarà opportuno dare a questi mezzi uno spazio riservato per muoversi in sicurezza. La pensano così 2 su 3 operatori, che hanno risposto al sondaggio. Il punto della possibilità è fondamentale. Tante strade delle nostre città risalgono a molti secoli fa e manca lo spazio fisico per suddividersi in varie carreggiate. Il senso unico di marcia è più la regola che l'eccezione. Non è raro che manchi il marciapiede, ossia la pista riservata a chi si muove a piedi. A questo dobbiamo aggiungere lo spazio della sosta, poiché le macchine vanno pur parcheggiate, vista la penuria cronica di garage. Sulle strade appena più larghe ci sono poi le fermate degli autobus con relativo spazio di attesa. Su tutte si incontrano i cassonetti.

Pare improbabile che ovunque si possano avere piste ciclabili, come ritiene il 18%. Invece l'ipotesi di riservarle ai centri storici sembra fondata. È vero che proprio nei centri storici le strade sono più antiche e anguste, tuttavia, lì il traffico delle auto è già fortemente limitato (ZTL) e sarebbe il luogo adatto a spostamenti agili e brevi.

Auto e monopattini: serve il buon senso, non le barricate.

Tendiamo a schierarci su ogni cosa, a favore o contro, e a quel punto anche i giudizi risultano partigiani. Potrebbe essere solo un'impressione e allora abbiamo chiesto agli operatori di esprimersi. Un terzo ha ammesso che sui monopattini c'è eccessiva tolleranza, mentre oltre un quarto ritiene che ci sia un eccesso di avversione verso le macchine. Uno su quattro poi è convinto che coesistano entrambi gli eccessi.

I monopattini sono un mezzo stupendo per muoversi in alcuni ambiti urbani. Tollerare certi abusi non ne aiuta l'utilizzo, ma mette in pericolo le persone e alla fine renderà più difficile il loro

impiego. Allo stesso modo, chi guida un'auto deve farlo osservando tutte le norme di prudenza e sicurezza. Quando qualcuno causa un incidente, la responsabilità va ascritta a quel driver, senza criminalizzare tutti gli automobilisti né, tantomeno, tutte le auto. Definirle SUV poi ha un retrogusto polemico del tutto fuori luogo.

La mobilità urbana diventa più complessa e per governarla e farla evolvere per il meglio servono prudenza e buon senso, non barricate pro/contro.

Bici e monopattini: shopping, movida e turismo.

Nell'ultimo anno le nostre città si sono popolate di biciclette e monopattini in sharing, mentre molti hanno provveduto ad acquistarne una/uno, grazie anche agli incentivi statali. Nelle intenzioni, avrebbero dovuto alleggerire la domanda di trasporto pubblico. Ma non è successo. Allora abbiamo chiesto agli operatori di indicare quale possa essere l'uso prevalente dei mezzi di micro-mobilità urbana.

Per 2 su 5 servono soprattutto a chi si muove per lo shopping o per lo svago. Insomma, spostamenti da tempo libero, probabilmente dove stanno i negozi e i luoghi della socializzazione: il centro-città.

Un terzo ritiene che siano utili specialmente ai turisti, che vogliono vedere quanto più possibile delle nostre città e dunque possono trovare comodo stringere i tempi e anche non camminare per chilometri e chilometri tra piazze a musei.

Appena uno su quattro ritiene che possa essere il lavoro la destinazione prevalente di chi usa questi mezzi. Certamente lo faranno, ma solo chi vive e lavora in centro e deve coprire distanze brevi e su strade urbane, non a elevato scorrimento. E non deve portare bambini a scuola o al nuoto.

NOLEGGIO A LUNGO TERMINE: PRIVATI E SEGMENTI

Survey Televoto

28 rispondenti, giugno 2021

PRINCIPALI EVIDENZE

Seconda survey televoto effettuata a giugno 2021, tra gli operatori e gli esperti del settore automotive, con 28 rispondenti.

Secondo la metà degli esperti interpellati, nel 2021 i veicoli in noleggio a lungo termine destinati a persone fisiche (Partite IVA e Codici Fiscali) arriveranno ad una quota che oscilla tra il 20 e il 30%, mentre oggi si attesta al 15%. Solo il 32% degli esperti ritiene che supereranno la quota del 30%.

Per il 76% degli esperti, le vetture medie (segmento C) nel NLT peseranno tra il 40 e il 45%. Solo per il 14% dei rispondenti la quota sarà inferiore a quella attuale, attestandosi tra il 30% e il 35% (oggi la quota è del 40%).

Mentre le vetture alto-di-gamma (segmento E) peseranno tra il 5 e il 10% per il 54% dei rispondenti. Solo per il 25% degli esperti interpellati, la quota resterà stabile al 3% mentre per il 21% degli esperti si attesterà addirittura tra il 10 e il 15%.

DOMANDE E RISULTATI

Nel 2020 i veicoli in noleggio a lungo termine a persone fisiche (P.IVA e Cod. Fisc.) sono arrivati al 15%.

Quanto prevedi che saranno nel 2023?

- Meno del 20%
- Tra il 20 e il 30%
- Oltre il 30%
- Stabile al 15%

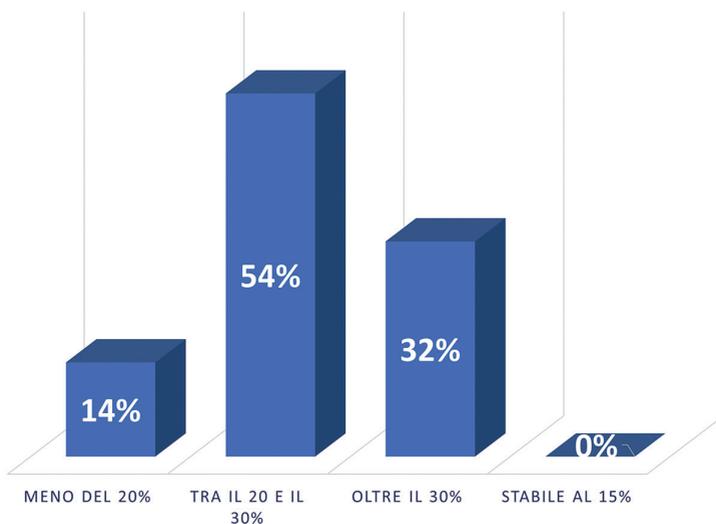


Fig. 19

Le vetture medie (segmento C) nel NLT sono passate dal 29 al 40% in 10 anni.

Che quota prevedi nel 2023?

- Stabile al 40%
- Tra il 40 e il 45%
- Tra il 35 e il 40%
- Oltre il 45%
- Sotto il 35%

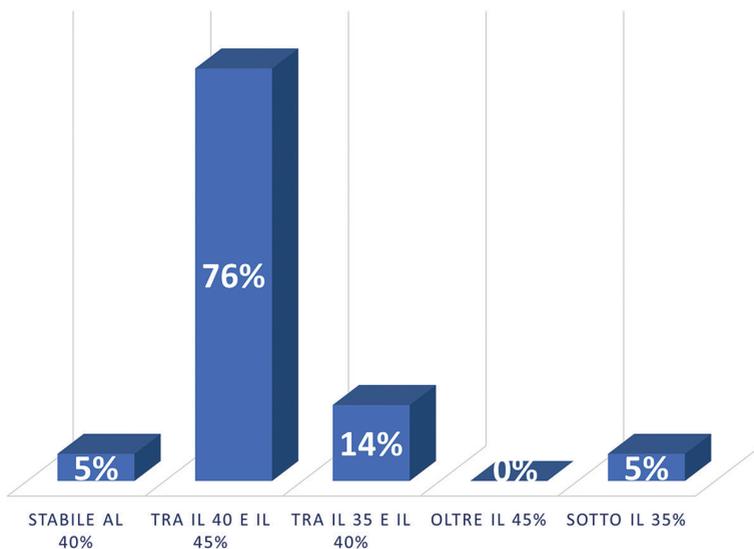


Fig. 20

Le vetture alto-di-gamma (segmento E) nel NLT sono passate dal 14 al 3% in 10 anni.

Che quota prevedi nel 2023?

- Stabile al 3%
- Tra il 5 e il 10%
- Tra il 10 e il 15%
- Oltre il 15%

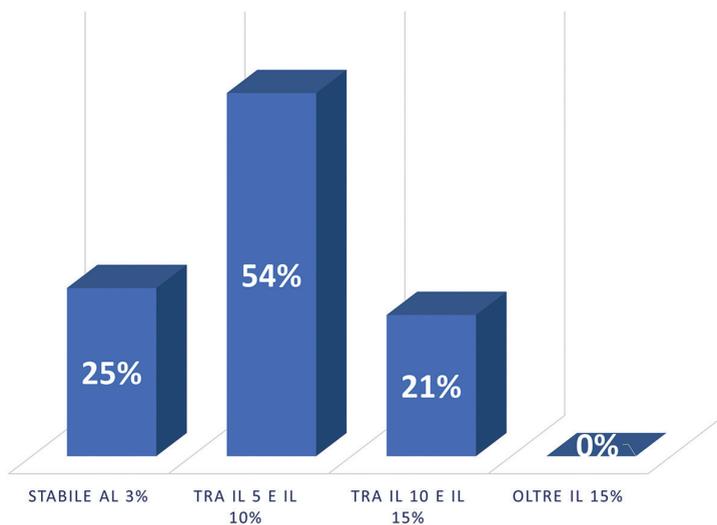


Fig. 21

CONCLUSIONI

NLT a privati al 30%. Forse di più.

Dal Rapporto Aniasa emerge che la flotta in noleggio a lungo termine nel 2020 era per un 15% in mano a privati, segmento che raccoglie i contratti con Partite IVA e Codici Fiscali.

Uno su due, dei rispondenti, ha indicato una crescita importante, fin quasi al raddoppio della quota, mentre uno su tre prevede addirittura che la soglia del 30% sarà superata.

Sono stime realistiche, che tuttavia potrebbero essere superate dai fatti. L'attuale penetrazione, infatti, è frutto quasi esclusivamente della pressione dei noleggiatori i quali, avendo quasi esaurito il filone delle imprese grandi e medie, da anni stanno puntando ai clienti individuali.

Ma adesso le case sono sotto schiaffo delle multe per le emissioni e devono vendere auto elettriche e plug-in, che hanno un costo considerato proibitivo e sono cariche di incertezza. Ecco che la soluzione è proporle in NLT, spostando il rischio dal cliente al noleggiatore e alla stessa casa.

NLT. Torneranno le auto grandi?

La flotta in NLT è fatta al 40% da utilitarie medie, segmento C, mentre le alto-di-gamma, segmento E, pesano solo il 3%. È quanto emerge dal Rapporto Aniasa, ma non è stato sempre così. All'inizio del decennio erano rispettivamente al 29 e al 14%. Cosa ha determinato l'abbassamento del mix?

Gli anni 2011/2020 sono stati difficili per l'economia e anche per l'auto, che è crollata sotto i 24 miliardi di euro per poi tornare sì a 40, ma per effetto di un rimbalzo. Poi, SUV e crossover hanno reso attrattive vetture medie che prima magari erano un po' snobbate da alcuni clienti. All'interno delle aziende, avere in benefit un SUV o un crossover rendeva accettabile un abbassamento di fascia, da E a D e da D a C. Un altro motivo può

essere l'allargamento del prodotto noleggio a clienti privati, le cui preferenze sono più orientate verso le utilitarie. Infine, le auto crescono: un gruppo C di oggi ha quasi le dimensioni di un gruppo D di 10 anni fa.

Cosa si può prevedere per i prossimi anni? Risposta: le medie potrebbero crescere di qualche punto e ancor più le grandi, queste forse grazie al massiccio ricorso al NLT per le ibride plug-in.

COSTI DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA E VENDITA DI AUTO TERMICHE

Survey Televoto

69 rispondenti, ottobre 2021

PRINCIPALI EVIDENZE

Terza survey televoto effettuata ad ottobre 2021, tra gli operatori e gli esperti del settore automotive, con 69 rispondenti.

Per il 41% dei rispondenti l'Europa dovrà incrementare la riduzione delle emissioni a prescindere dagli altri paesi, dando così il buon esempio e spingendo gli altri verso la transizione energetica, anche se questo comporta il dover sostenere costi sociali ed industriali non indifferenti. Solo il 22% ritiene che l'Europa debba compiere questo passo a condizione che anche gli altri paesi facciano lo stesso, mentre, per il 37% le cose vanno bene come stanno.

Data la stretta generalizzata sulle materie prime, il 37% degli esperti ritiene che dovremo convivere a lungo con questa situazione mentre il 31%, più ottimista, ritiene che ne saremo fuori per la fine del 2022.

Secondo il 41% degli operatori intervistati, i prezzi delle auto aumenteranno tra il 10 e il 15% nei prossimi 24 mesi, mentre, per il 34% di loro l'aumento sarà maggiore e oscillerà tra il 15 e il 20%. Solo il 16% dei rispondenti ritiene che sarà inferiore al 10%.

Il 52% degli esperti ritiene che lo Stop alla vendita auto termiche previsto per il 2035 non sarà confermato o lo sarà con una probabilità molto bassa. Solo il 9% dà per certa la conferma di questa misura.

DOMANDE E RISULTATI

La transizione energetica comporta dei costi sociali e industriali. Qual è la strategia migliore per l'Europa?

- Incrementare la riduzione delle emissioni a prescindere dagli altri, per spingerli con l'esempio
- Incrementare la riduzione delle emissioni, ma solo se anche gli altri lo fanno
- L'Europa già sta riducendo le sue emissioni e va bene così. Ora tocca agli altri

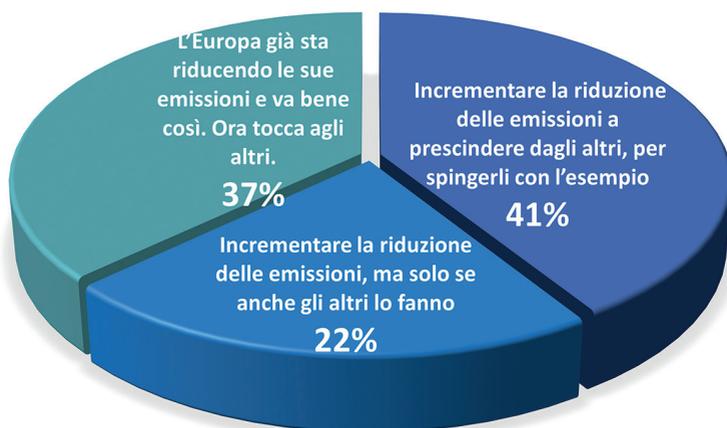


Fig. 22

*C'è una stretta generalizzata sulle materie prime.
Quando prevedi possa tornare in equilibrio?*

- Entro giugno 2022
- Entro le fine del 2022
- Entro la fine del 2023
- Dovremo convivere a lungo

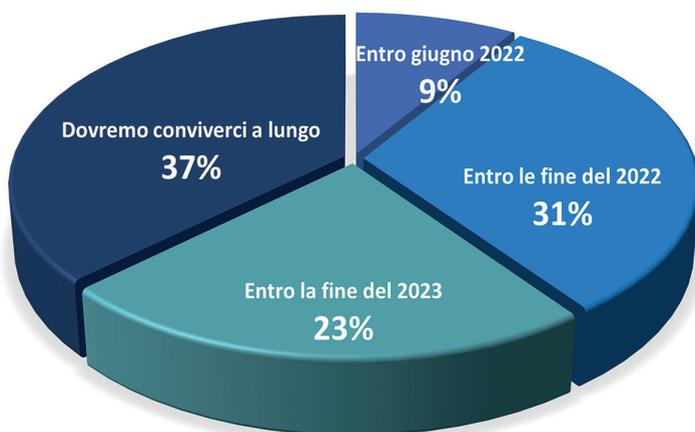


Fig. 23

I prezzi delle auto sono previsti in aumento. Quanto, nei prossimi 24 mesi?

- Meno del 10%
- Tra 10 e 15%
- Tra 15 e 20%
- Tra 20 e 25%
- Oltre il 25%

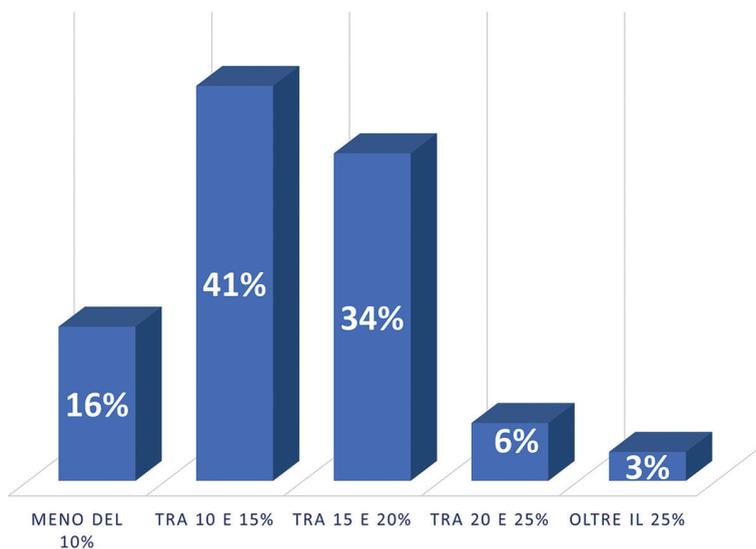


Fig. 24

Stop vendita auto termiche nel 2035. Quante probabilità che sia confermato?

- Sicuro che sarà confermato
- Probabile: tra 60 e 70%
- Fifty-fifty: 50%
- Non probabile: tra 30 e 40%
- Sicuro che non sarà confermato

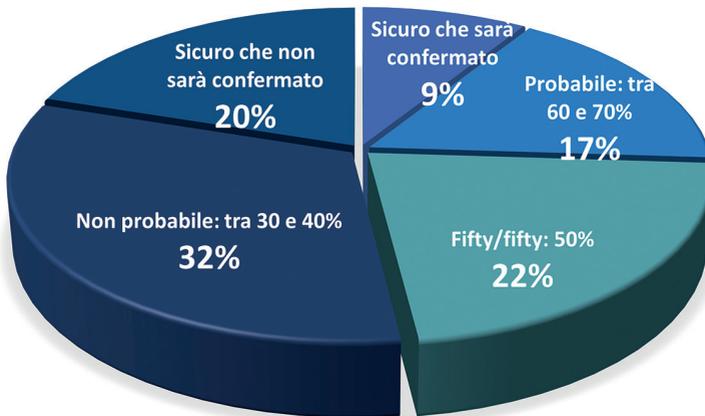


Fig. 25

CONCLUSIONI

In arrivo auto cinesi low cost.

Queste sono avanguardie di cosa probabilmente sta arrivando sul mercato dell'auto. Se adesso gli automobilisti sono confusi, cosa accadrà quando questi veri cambiamenti entreranno nei loro radar? Salta subito all'occhio che si tratta di brand nuovi e sconosciuti, che però richiamano bene l'attenzione con la comunicazione social e tarata su aspetti cool, ma soprattutto con un prezzo davanti al quale non rallenti, ti fermi proprio. Se aggiungiamo che puoi scegliere il colore che vuoi, purché sia blu o nero, evocare la Ford T è un attimo. Quell'auto occupò uno spazio di prezzo che era libero: c'è oggi quello spazio? Dal sondaggio, emerge che nei prossimi 24 mesi i prezzi delle auto potrebbero aumentare tra il 10 e il 15%, per il 41% dei rispondenti, e addirittura tra il 15 e il 20% per il 34 per cento. Lo spazio c'è, eccome se c'è, ma la qualità sarà centrale.

La qualità non è un'idea, è tangibile quando c'è e ancora di più quando manca. Nessuno sa quanta ce ne sia in queste nuove proposte, magari tanta, solo che non viene raccontata, non è su di essa che viene attirata l'attenzione del cliente. Strategia corretta per un newcomer, che mai riuscirebbe a vincere su quel terreno: a parità, si sceglie l'originale affermato. In verità il bocchino da tirare ce l'hanno in mano gli incumbent, con tanto se non tutto da perdere. Possono sì scegliere il campo di gioco, se quello della qualità dei componenti essenziali di un'auto, da cui dipende il meglio o il peggio in termini di esperienza di guida e di sicurezza. Oppure se entrare in questa arena tipo X-Factor.

Transizione energetica: ad ogni costo?

Ora si fa sul serio, con la transizione energetica. Finché si trattava di apprezzare la passione dei giovani eravamo tutti d'accordo. Poi la realtà è arrivata, in forma di caro-bollette, e siamo costretti a farci i conti. Si parlava di rinnovabili, ma ora che il gas russo scarseggia e costa uno sproposito ci affrettiamo a includerlo nella tassonomia verde.

Abbiamo interrogato gli operatori di esprimersi su quale sia la strategia migliore per l'Europa in merito ai costi sociali e industriali legati alla transizione energetica. Due su cinque (41%) si sono detti favorevoli a ridurre ulteriormente le emissioni, senza guardare a cosa facciano gli altri Paesi. Anzi, l'Europa virtuosa sarebbe un esempio per gli altri. All'opposto, altri due (37%) hanno dichiarato che l'Europa non debba spingere di più, visto che già sta riducendo le emissioni da alcuni decenni. Adesso toccherebbe agli altri muoversi in tal senso. Il riferimento, non detto, è soprattutto a Cina e India, emersi dal Glasgow come i grandi produttori di CO₂, in crescita sostenuta. Un altro infine (22%) ha una posizione più bilanciata, favorevole a un maggior impegno alla riduzione, a patto che ciascuno faccia la sua parte.

Il 2035 è lontano, troppo lontano.

Dare per scontato lo stop nel 2035 alla vendita di auto termiche ha consentito di fermare gli investimenti sul termico e concentrare le energie finanziarie sull'elettrico.

Nonostante la crescita delle vendite di auto elettriche, le case sanno che pure una quota di mercato a due cifre potrebbe non arrivare mai al 100%.

Negli ultimi anni abbiamo assistito in più occasioni alle dichiarazioni in tal senso di alcuni vertici dei costruttori, che però restavano tali. Adesso a farsi sentire sono i sindacati e i Paesi dove la manodopera automobilistica è cruciale, preoccupati per le ricadute occupazionali. In Italia non tutti avevano creduto al fermo nel 2035.

Metà degli operatori aveva risposto di ritenere improbabile (20%) o sicuro (32%) che lo stop non sarebbe stato confermato, mentre uno su cinque pensava che le probabilità fossero metà e metà.

Il Comitato per la Transizione Energetica (CITE) ha ipotizzato anche in Italia lo stop al 2035, ma è seguita una dichiarazione del viceministro dello Sviluppo economico Gilberto Pichetto, in cui si afferma che l'impegno deve essere di tutti i Paesi, che non può pregiudicare la sopravvivenza del settore auto e che pertanto non si può ignorare la sostenibilità economica e sociale della transizione.

L'auto condizionata da interessi geo-politici.

L'industria dell'auto chiude un anno brutto, sotto 1,5 milioni a causa della mancanza di prodotto per il collo di bottiglia dei microchip.

Questa vicenda ha mostrato come l'industria dell'auto non sia poi così forte, come al suo interno piace pensarsi, e quanto invece le sue fortune possano determinarsi in altri contesti.

Nel mondo si sta verificando una stretta su altre materie prime, a cominciare dall'alluminio per finire all'acciaio e a varie altre. Gli addetti ai lavori, hanno risposto per il 37% che «*dovremo convivere a lungo con questa stretta generalizzata sulle materie prime*», mentre per uno su quattro bisognerà attendere almeno la fine del 2023.

D'ora in avanti, l'auto non potrà giocare una sola partita, quella col cliente, ma dovrà tener conto degli interessi economici e militari dei diversi attori del mondo. In concreto, significa dover prendere posizione. Non l'ha capito col Dieselgate, ma non è mai troppo tardi.

III. SONDAGGIO IPSOS

Sondaggio condotto da Ipsos su 800 casi rilevati con metodologia Cawi/Cati/Cami.

Tema trattato:

- Sostenibilità ambientale: conoscenze e opinioni

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE: CONOSCENZE E OPINIONI

Sondaggio condotto da Ipsos

800 casi, febbraio 2022

PRINCIPALI EVIDENZE

800 interviste effettuate a febbraio 2022, su un campione rappresentativo della popolazione.

Oltre il 60% degli intervistati ritiene che per ridurre le emissioni di CO2 serva un impegno preciso da parte della Cina e degli Stati Uniti d'America, dato che sono loro la fonte del problema. Meno del 50% dei rispondenti ritiene che sia l'Europa la vera colpevole.

Pur di contrastare il cambiamento climatico, gli intervistati sarebbero disposti per il 53% a contenere gli sprechi ma non sarebbero disposti (78%) a pagare di più l'energia.

Abbiamo chiesto agli intervistati di mettere in paragone le emissioni di CO2 delle auto di ultima generazione con altri importanti attività come: fabbriche ed industrie, allevamenti e riscaldamento (sia privati che pubblici). È emerso che per il 32/40% di loro, le emissioni si equivalgono. Solo nel caso degli allevamenti la percezione di emissioni più elevate rispetto a quelle generate dalle auto è palese (per il 40% dei rispondenti).

Secondo il 46% degli intervistati è molto importante che l'elettricità impiegata per le auto elettriche provenga da fonti totalmente green.

Infine, la decisione dei Governi europei di consentire unicamente la vendita di auto elettriche merita attenzione per il 73% dei rispondenti, mentre è inaccettabile per il 55% e ingiusta per il 49%.

DOMANDE E RISULTATI

Per ridurre le emissioni di CO2 e frenare il riscaldamento è rilevante il ruolo di...

- Italia
- Europa
- USA
- Cina

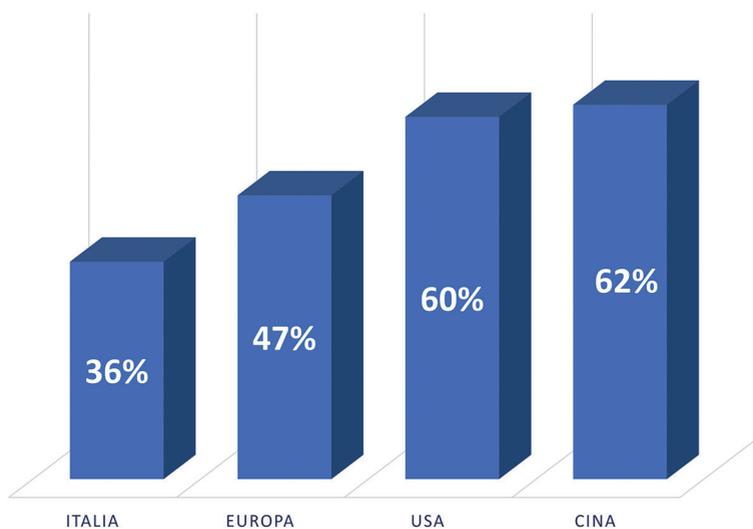


Fig. 26

Per contribuire a contrastare il cambiamento climatico sarebbe disposto a...

- Pagare di più l'energia
- Ridurre alcuni consumi alimentari
- Contenere gli sprechi
- Ridurre i viaggi

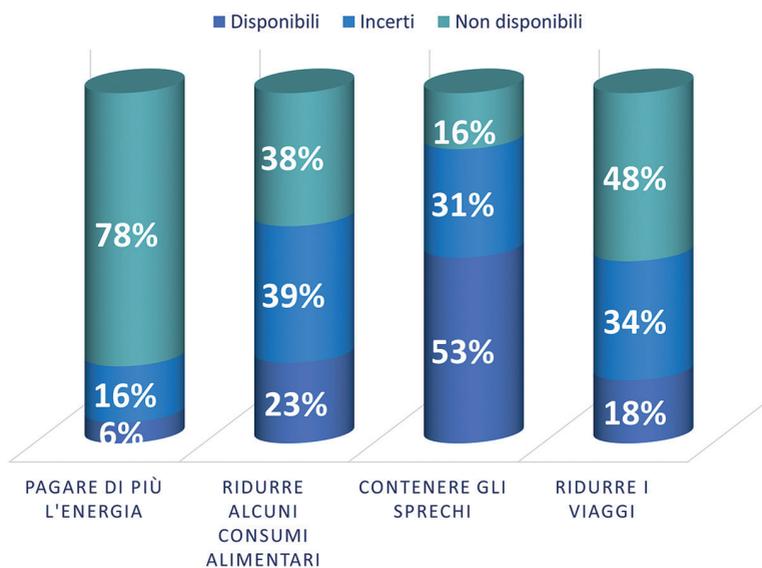


Fig. 27

Le emissioni di CO2 delle auto di ultima generazione sono più/meno importanti di fabbriche e industrie?

- Di più
- Uguale
- Di meno

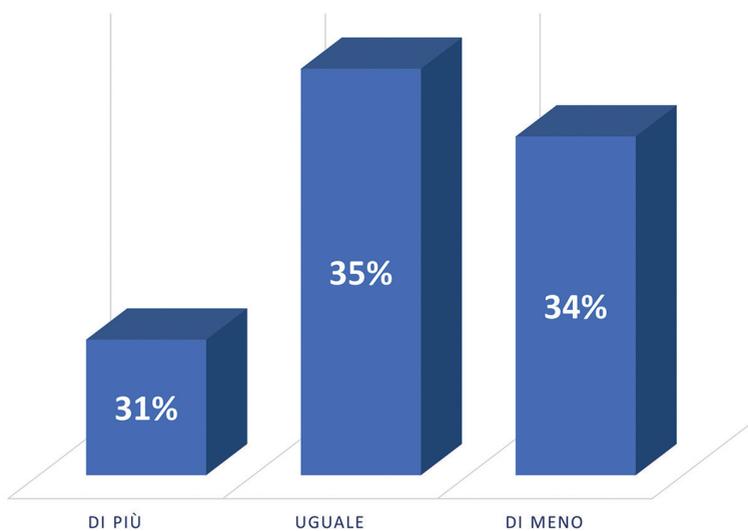


Fig. 28

Le emissioni di CO2 delle auto di ultima generazione sono più/meno importanti di produzione di elettricità?

- Di più
- Uguale
- Di meno

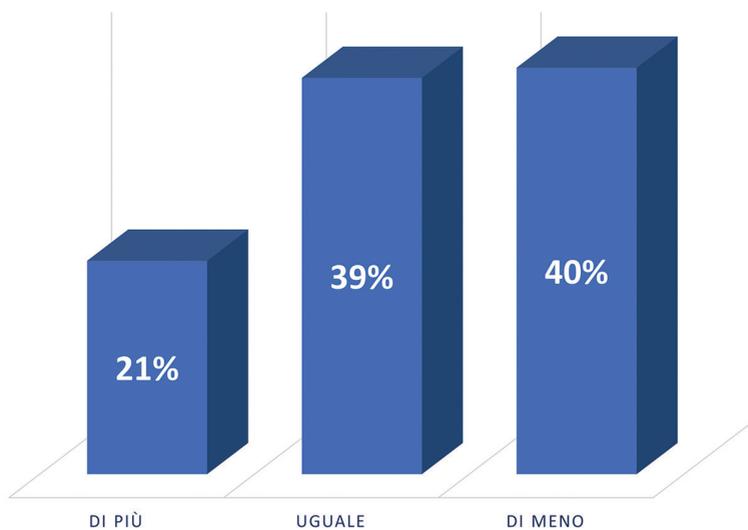


Fig. 29

Le emissioni di CO2 delle auto di ultima generazione sono più/meno importanti degli allevamenti?

- Di più
- Uguale
- Di meno

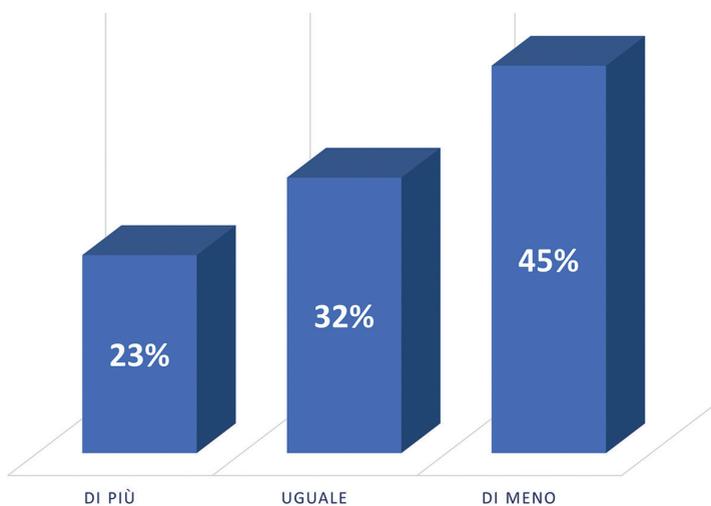


Fig. 30

Le emissioni di CO2 delle auto di ultima generazione sono più/meno importanti dei riscaldamenti privati e pubblici?

- Di più
- Uguale
- Di meno

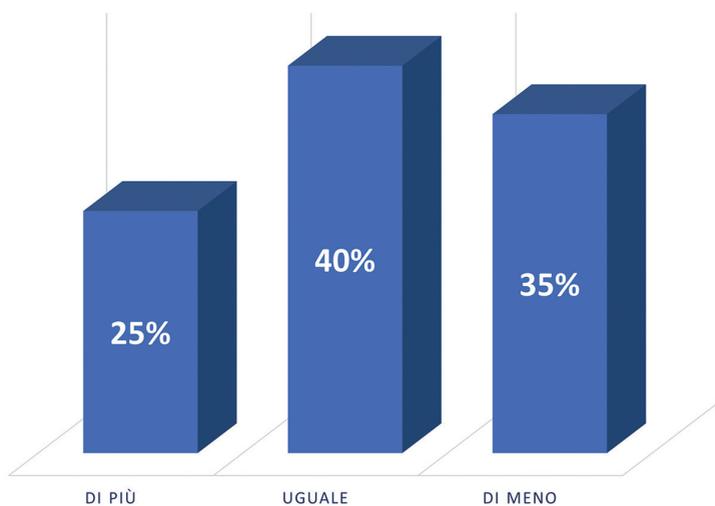


Fig. 31

Affinché le auto elettriche possano considerarsi totalmente green, che l'elettricità provenga da fonti rinnovabili è...

- Importante
- Poco importante

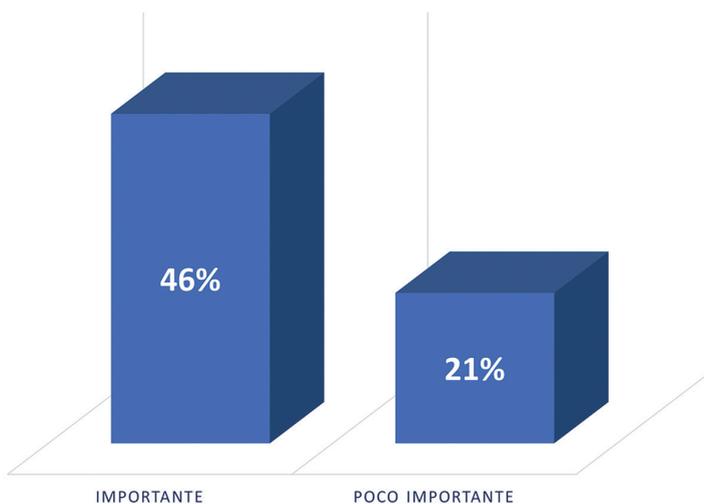


Fig. 32

C'è un'ipotesi allo studio dei governi europei di consentire unicamente la vendita di auto elettriche.

La ritiene una cosa ...

- Giusta
- Ingiusta
- Utile
- Inutile
- Accettabile
- Inaccettabile
- Merita attenzione
- Indifferente

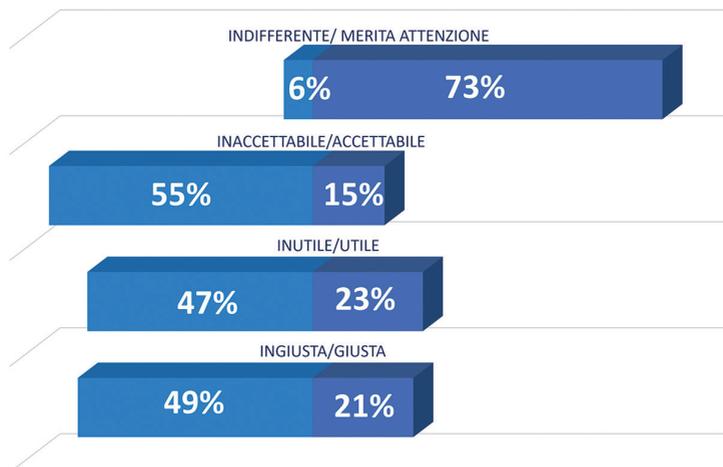


Fig. 33

CONCLUSIONI

Al clima pensaci tu.

A ridurre le emissioni di CO2 devono pensarci Cina e Stati Uniti. Loro sono il problema e loro devono tirar fuori la soluzione. Almeno, è così che la pensano gli italiani. Il nostro ruolo è rilevante per un terzo dei rispondenti al sondaggio.

Di conseguenza, ciò che siamo disposti a fare per contribuire a contrastare il cambiamento climatico non è moltissimo. Metà di noi conterrebbero gli sprechi e uno su quattro al limite anche alcuni consumi alimentari, cosa impensabile però per il 38% degli italiani. Se poi parliamo di ridurre i viaggi, uno su due non ci pensa nemmeno e meno del 20% si dichiara disponibile. Del resto, dopo due anni di Covid era pure prevedibile.

Dove la posizione è davvero molto netta è sul prezzo della bolletta: quattro su cinque sono indisponibili a pagare di più l'energia, clima o non clima.

Insomma, dopo anni di narrazione sulla sensibilità ambientale, è bastato pungere un tantino la tasca per portare tutti coi piedi per terra. E noi siamo tra gli abitanti più opulenti del pianeta. Facile immaginare cosa siano disposti a fare quei miliardi di persone che ancora faticano, ma davvero, col sudore, per sfamare la famiglia.

La CO2? colpa delle auto.

Le auto di ultima generazione emettono tanta CO2, se non di più, di ogni altra forma di attività umana. Questo pensa la maggioranza degli italiani che hanno risposto al sondaggio.

In realtà non è così. Alle auto che circolano nel mondo sono attribuite circa il 4/5% delle emissioni, mentre a quelle europee l'1% della CO2 globale. La produzione di elettricità, impiegata poi nell'industria e nei fabbricati civili, emette il 42% della CO2: dieci volte quella riconducibile alle auto. Eppure,

la convinzione della gente è che la CO2 delle auto sia uguale o addirittura superiore. Questo sondaggio misura una sola cosa: il gap di conoscenza presente nelle persone. Metà o due terzi delle persone non sanno come stanno davvero le cose.

Non ne hanno colpa, ovviamente. L'indice va puntato in primis su giornali e TV che danno un'informazione di pessima qualità, scollegata dai fatti. E poi sull'industria automobilistica, che non ha il coraggio di comunicare i numeri veri, ma preferisce assecondare la moda che vuole le macchine principali o uniche responsabili dei problemi ambientali.

La realtà? La CO2 deriva da persone che accendono la luce la sera e si riscaldano d'inverno.

Auto elettrica: green se l'energia lo è, ma anche no.

La proposta della Commissione di vendere solo auto elettriche non piace agli italiani. La metà dei rispondenti al sondaggio, la ritiene ingiusta, inutile e inaccettabile. Tre su quattro poi dichiarano che è una cosa non trascurabile, che merita attenzione. In pratica, non una svolta da prendere a cuor leggero.

Tuttavia, percentuali significative pensano l'esatto opposto, ossia che si tratti di un'imposizione giusta e utile. Si suppone che siano motivati da ragioni legate all'ambiente, ma non è detto.

La valenza green di tali auto è tale solo se l'elettricità che impiegano proviene da fonti rinnovabili, altrimenti le emissioni di CO2 si spostano solo dal motore alla centrale elettrica. È ciò che pensa quasi la metà degli italiani. Però uno su cinque non dà importanza a questo fatto, ritenendo l'auto elettrica green a prescindere dalla fonte dell'elettricità. Questa convinzione, disancorando le auto elettriche dalla provenienza dell'elettricità da fonti rinnovabili, di fatto ne aggancia il valore green ad altro, a un'immagine percepita.

L'auto è sempre stata piena di valori simbolici e anche quella elettrica non fa eccezione, anzi.

I PROMOTORI DEL PROGETTO: AGENZIA ITALIA E AGITALAB

Agenzia Italia è un generatore di soluzioni per il mercato automotive declinato in tutte le sue sfaccettature.

Dal 1986, anno della sua fondazione ad oggi ha perseguito la strada del servizio al cliente con l'idea e la convinzione che si dovesse sempre andare oltre alle aspettative dei clienti che di volta in volta si rivolgevano a noi. Agli albori della nostra storia imprenditoriale fu il leasing auto con le sue complicazioni burocratiche amministrative e passo dopo passo si aggiunsero richieste ed implementazioni di skills per rispondere alle richieste sempre più articolate del mercato.

Il nostro percorso ci ha visti attraversare tre decenni, qualche crisi economica più o meno importante e soprattutto rivoluzioni nell'uso del bene AUTO. Sono cambiati i contesti competitivi, sono entrati sul mercato italiano modelli di fruizione dell'auto diversi ed innovativi, pensiamo al noleggio a lungo termine, alla diffusione del noleggio a breve o alla nascita del car sharing. Questi e altri nuovi mercati si sono aperti di fronte a noi, ed Agenzia Italia ha accompagnato queste evoluzioni evolvendo essa stessa. Da erogatore di servizi burocratici ha inserito le competenze assicurative, poi implementate con la gestione degli utilizzatori e arricchite di tutta la gestione amministrativa.

Oggi Agenzia Italia annovera oltre cinquanta relazioni di partnership durature nel tempo ricche di sfide pressoché quotidiane.

Fra le nostre partnership possiamo trovare alcuni clienti che contemporaneamente ci vedono nella Casa Costruttrice, nella società di leasing, in quella di finanziamento e negli ultimi

anni nelle varie forme di noleggio che sono state implementate. Quindi, oggi, Agenzia Italia è il partner globale per le soluzioni di mobilità, si innesta nei processi dei clienti o costruisce assieme ai clienti i processi stessi.

Agenzia Italia è cresciuta dalle prime 3 unità degli albori agli attuali 330 collaboratori, alle sue sedi distribuite anche sul territorio (Conegliano, Milano, Trento e Roma) per affiancare ancora meglio i suoi clienti ed interagire quotidianamente con il business. Ma la crescita più importante è sicuramente quella culturale, l'implementazione di una organizzazione realizzata in Lean Six Sigma, l'informatica e oggi la robotica applicata nei processi dei servizi ci spingono quotidianamente ad alzare l'asticella delle aspettative e ci portano alla frontiera della competizione.

Alcuni dati di gestione per interpretare al meglio la nostra realtà:

- 5 milioni di operazioni gestite ogni anno
- 1.300 chiamate in ingresso al giorno con gestione consulenziale
- 1 milione di accessi annui nel portale B2B Agita online
- Oltre 650.000 auto servite all'anno
- 330 dipendenti in Italia
- Certificazioni di qualità ISO 9001:2015 e ISO/IEC 27001
- Internal audit e compliance
- Applicazione del modello 231
- Bilanci certificati

Agita Italia per meglio intercettare le nuove sfide di mercato ha lanciato nel 2015 il laboratorio di ricerca **AgitaLab**, www.agitalab.com, contenitore dedicato allo studio e alla sperimentazione di tutta l'innovazione che come sempre il mercato dell'automotive sperimenta per primo.

I CURATORI DEL PROGETTO



Pier Luigi del Viscovo

Presidente e fondatore dell'Istituto Sperimentale di Marketing e del Centro Studi Fleet&Mobility. Editorialista de Il Sole 24 ORE e de il Giornale.



Alessio Casonato

Direttore Commerciale Agenzia Italia.



Alessandro Palumbo

Direttore Scientifico del Centro Studi Fleet&Mobility e dell'Istituto Sperimentale di Marketing. Editorialista de Il Sole 24 ORE.

AgitaLab è il laboratorio di Agenzia Italia specializzato nella ideazione, progettazione, prototipazione ed ingegnerizzazione di processi operativi e commerciali relativi al mondo automotive e dei prodotti e servizi ad essi correlati. Propone la progettazione di soluzioni e servizi in outsourcing per generare valore nella gestione di flotte ed eccellenza nell'esperienza di mobilità.

Si propone di esplorare i nuovi scenari della mobilità, comprendendo e razionalizzando le future esigenze nel campo del trasporto professionale e privato, per giungere all'elaborazione di servizi innovativi, sviluppati ad hoc, anche a beneficio del comparto del noleggio.

Attraverso AgitaLab, Agenzia Italia mira a delineare i nuovi servizi di cui la filiera sarà chiamata a dotarsi per affrontare il cambiamento dei paradigmi propri della domanda di mobilità: la parola d'ordine è innovazione, sia sul piano progettuale che nella successiva fase di ingegnerizzazione, per rispondere efficacemente e prontamente alle nuove esigenze del mercato.

Il laboratorio AgitaLab si pone l'obiettivo di analizzare i fabbisogni presenti e futuri nel campo dell'automotive, di progettare i servizi funzionali alla filiera di riferimento, di realizzare la prototipazione di nuovi prodotti e servizi anche mediante l'impiego massiccio della tecnologia.

Le attività principali sono cinque: conoscenza, soluzioni, re-ingegnerizzazione, strumenti e outsourcing.

AgitaLab

www.agitalab.com

Ho sognato che mi stavo muovendo 2021

Tutti i diritti riservati.

E' vietata la riproduzione anche parziale.