

Bocconi

MILANO, 22 GIUGNO 2018

EVOLUZIONI DEMOGRAFICHE E DINAMICHE COMPORTAMENTALI: POTENZIALI EFFETTI SULLA DOMANDA DI MOBILITÀ PRIVATA

RAFFAELE GALDI

B

Università
Bocconi

CERTET

Centro di Economia Regionale,
dei Trasporti e del Turismo

SIET 2018

Obiettivi

- La domanda di ricerca a cui si cerca di dare una specifica risposta per il contesto italiano è la seguente: la prevedibile evoluzione dei principali indicatori demografici e socio economici e le dinamiche comportamentali potranno influenzare la domanda di mobilità privata di auto nuove?
- La popolazione italiana invecchia costantemente e le fasce di popolazione attiva, che risultano essere quelle che tipicamente utilizzano e quindi acquistano un bene come l'auto, si riducono.
- Partendo dall'analisi dei principali trend di carattere socioeconomico a livello italiano e da un confronto con la letteratura, e approfondendo i pattern comportamentali in grado di modificare i modi d'uso della mobilità, l'obiettivo centrale è quello di comprendere se la domanda potenziale di auto private potrà essere crescente o meno, e capire quali possono essere driver che potranno guidare il mercato dell'auto privata al 2030.

Evoluzioni demografiche e mobilità privata nella letteratura

All'interno della letteratura si evidenziano interessanti possibili correlazioni tra dinamiche demografiche e domanda di mobilità privata.

- L'aspetto di base ruota intorno al progressivo invecchiamento della popolazione, con una crescita della popolazione anziana che dimostra di avere meno propensione alla mobilità. Questo aspetto è rilevato in realtà territoriali differenti (*IFMO 2017, ISFORT 2018*).
- In maniera parallela si assiste ad un rallentamento della propensione delle fasce giovani a scegliere il mezzo privato per muoversi (*Chatterjee, K., Goodwin, P., et alia, 2018*) e con una tendenza minore a prendere la patente per effetto di situazioni sociali, economiche e lavorative, con evidenze certe in realtà come quella inglese (*Le Vine, Polak, 2014*) dove il possesso di una patente è minore tra i giovani con lavoro non fisso, che abitavano in grandi centri urbani e che condividevano o affittavano una stanza o casa. Questi tre elementi sono descrittivi di uno status economico e sociale meno certo che implicano una ridotta possibilità di avere un'auto e quindi alla non esigenza di prendere la patente.
- Studi effettuati su altre realtà nazionali in Europa evidenziano che ci sono altri motivi che limitano la propensione da prendere la patente tra i giovani. Tra questi una più rigida regolamentazione per i neo patentati (cosa che esiste anche in Italia dove sono limitate le tipologie di auto che un neo patentato può guidare e il mancato rispetto delle regole genera più rilevanti decurtazioni dei punti della patente), costi più alti per l'accesso all'auto, che i giovani non possono permettersi e uno shift culturale in atto (*Delvosc, Currie, 2014*). Sempre in UK è stato chiesto ai giovani perché non prendevano la patente e i motivi più citati erano legati ai costi.

Dinamiche demografiche in Italia

Il quadro attuale fotografato dall'ISTAT racconta di un'Italia in cui la popolazione diminuisce, invecchia e con un basso tasso di natalità.

A gennaio 2018 residenti in Italia sono 60 milioni 494 mila, con una riduzione di 100mila residenti rispetto al 2017, pari al -1,6 per mille. Il trend descrive una situazione di sostanziale **stagnazione demografica**, con un ridotto numero di nascite che sono calate del 2% rispetto all'anno precedente, e un più alto tasso di mortalità, con un numero di decessi cresciuto del +5,1%.

Questo dà luogo ad un saldo naturale negativo, che nel 2017 ha raggiunto il suo massimo storico. Il saldo migratorio invece è positivo con una crescita delle immigrazioni di +12% e una diminuzione delle emigrazioni del -2,6%. I cittadini stranieri sono l'8,4% della popolazione e per questo gruppo si registrano tassi positivi sia nei saldi naturali che nei saldi migratori.

La speranza di vita alla nascita pari a 80,6 anni per gli uomini e 84,9 per le donne è fra le più alte del mondo. Questo si riflette direttamente anche nell'età media della popolazione che ha superato i 45 anni. Al primo gennaio 2018 il 22,8% della popolazione aveva più di 65 anni, il 64,1% un'età compresa tra i 15 e i 64 anni, e solo il 13,4% aveva meno di 15 anni. Al 2017 le persone che sono da considerarsi in età di pensionamento hanno cumulato 2,4 punti percentuali in più rispetto al 2008 mentre al contrario le persone prevalentemente in condizione attiva o formativa sono rispettivamente scese di 1,6% e dello 0,7%.

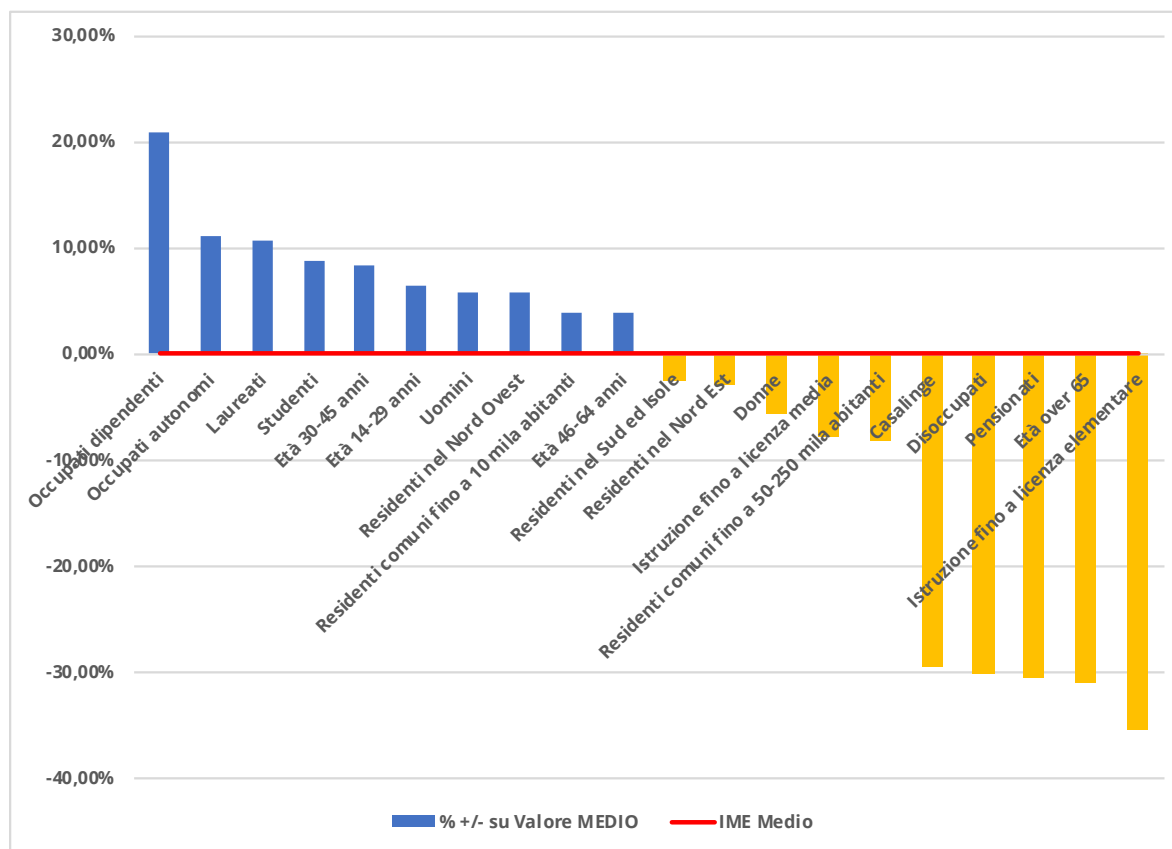
La mobilità individuale tra gli over 65 anni

Se si osservano i dati offerti dall'ISFORT (2017) sull'Indice di Mobilità Espressa, si nota che le fasce di età più propense alla mobilità sono quelle attive (fino ai 65 anni di età). Le persone anziane invece esprimono un indice inferiore alla media.

La popolazione italiana esprime un indice di mobilità costantemente in discesa che al 2016 era pari al 20,6%. Questo indicatore tiene conto di una serie di elementi quali il numero di spostamenti, il tempo, i km. La segmentazione della popolazione per età e situazione lavorativa, descrive una tendenza chiara, che dimostra come la domanda di mobilità sia espressa principalmente da fascia di popolazione attiva, con un lavoro stabile.

L'indice di mobilità espressa

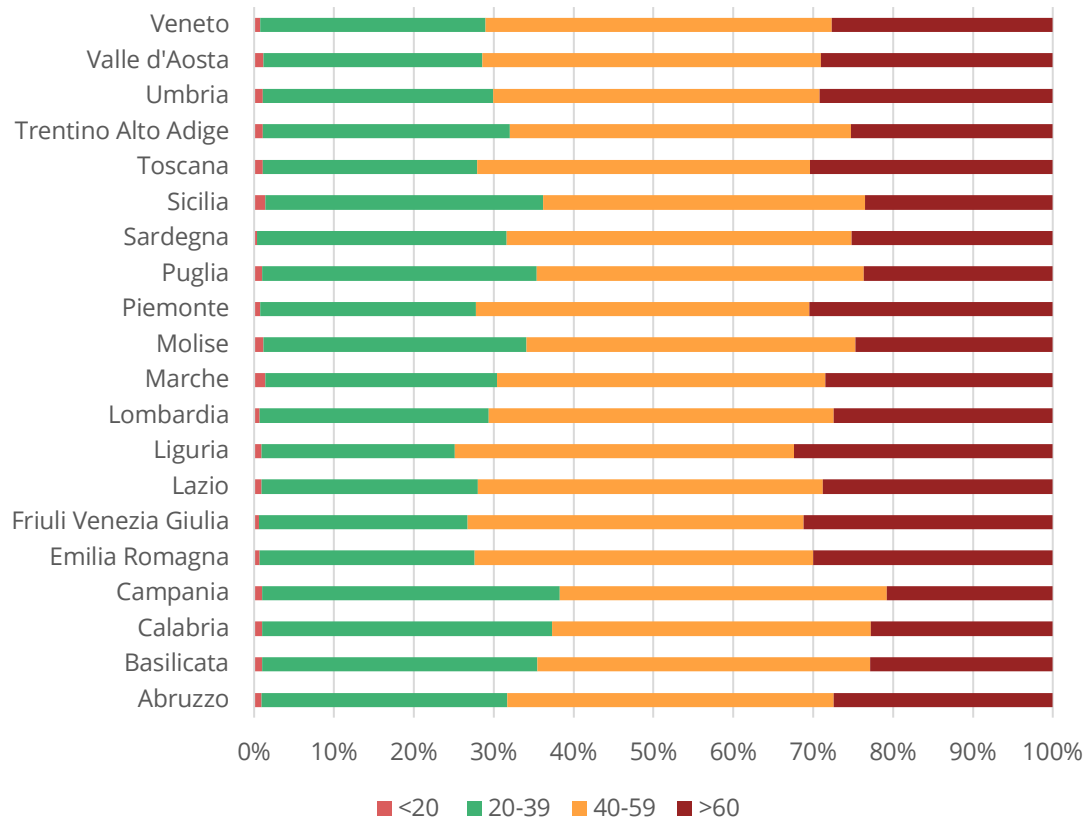
Fonte ISFORT 2017, Elaborazione dell'autore



I giovani e le patenti

Distribuzione per fasce d'età e regioni del numero di patenti

Fonte MIT 2017, Elaborazione dell'autore



Il processo di invecchiamento intaccherà anche il numero dei patentati, questo in concomitanza con un tendenza tra i giovani a non prendere la patente potrà essere limitativo della domanda potenziale di nuove auto.

- La tendenza ridotta a prendere la patente tra i giovanissimi apparare dinamica costante sulla base del numero dei patentati registrati dall'istat
- Ci sono differenze sostanziali tra le regioni, con un tasso più alto di patentati giovani nelle aree dove il tasso di dipendenza dall'auto è ancora forte
- Il dato sui giovani può essere letto sia come un effetto legato ad un progressivo cambiamento sociale, sia come un aspetto economico, sia un meno interesse a guidare e avere una macchina
- Al 2030 il trend potrà avere una ridotta popolazione di patentati giovani a fronte di una più ampia popolazione di adulti patentati, questo potenzialmente potrà riflettersi sul mercato dell'auto che sarà più ad appannaggio di una fascia di popolazione che avrà un più alto potere di spesa.

Dinamiche demografiche in Italia al 2030

Per inquadrare al meglio gli aspetti di domanda di mobilità e quindi di auto private primo step è quello di comprendere come sarà la struttura demografica e quali trend attesi al 2030.

- La popolazione italiana continuerà un **processo** di invecchiamento già avviato che amplierà le fasce di età anziane e ridurrà le fasce di età attive.
- Le fasce di popolazione più anziane **rappresenteranno un limitato bacino di domanda di mobilità** e quindi di acquisto di nuovi veicoli a causa di una tendente saturazione della domanda stessa
- La popolazione attiva sarà numericamente ridotta, ma sarà più alto il tasso di occupazione che quindi potrà far crescere il potere di acquisto e implicitamente sviluppare domanda inespressa di nuovi veicoli
- Minori tassi di disoccupazione soprattutto nelle fasce di popolazione più giovani potranno stimolare domanda di veicoli in crescita

ANNI	Residenti	Età media	% pop 0-15 anni	% pop 15-64 anni	%pop over 65	%pop over 85
2018	60.656.762	45,2	13,40%	64,10%	22,50%	3,50%
2019	60.638.471	45,4	13,20%	64,00%	22,80%	3,60%
2020	60.612.985	45,6	13,10%	63,80%	23,10%	3,70%
2021	60.580.216	45,8	12,90%	63,70%	23,40%	3,80%
2022	60.541.599	46,0	12,80%	63,60%	23,70%	3,80%
2023	60.497.495	46,3	12,60%	63,40%	24,00%	3,90%
2024	60.448.535	46,5	12,50%	63,20%	24,30%	4,10%
2025	60.395.572	46,7	12,30%	63,00%	24,70%	4,20%
2026	60.338.798	46,9	12,20%	62,80%	25,10%	4,30%
2027	60.279.029	47,1	12,00%	62,50%	25,50%	4,40%
2028	60.216.149	47,3	11,90%	62,10%	26,00%	4,40%
2029	60.151.199	47,4	11,80%	61,70%	26,50%	4,40%
2030	60.083.264	47,6	11,80%	61,10%	27,10%	4,40%
2018-2030	-573.498	2,4	-1,60%	-3,00%	4,60%	0,90%

Evoluzione della popolazione per fasce di età 2018-2030

Fonte ISTAT 2017, Elaborazione dell'autore

Dinamiche socioeconomiche in Italia al 2030

- La valutazione delle dinamiche future previste per la fascia di popolazione attiva, (20-64 anni) vengono effettuate partendo dall'Ageing Report della Commissione Europea del 2018.
- Le stime evidenziano un alto grado di invecchiamento non solo anagrafico ma anche lavorativo, soprattutto se si osservano l'innalzamento dell'età media di pensionamento che dal 2016 al 2030 cresce di quasi 3 anni.
- Questo si riflette anche sulla consistenza della popolazione attiva che quindi non potrà essere più valutata entro il range 15-64 anni. I tassi di occupazione cresceranno del +7,7%. Scenderà il tasso di disoccupazione di 3 punti percentuali. Complessivamente la popolazione attiva sarà però diminuita dell'1% al 2030.

La popolazione attiva al 2020 e 2030 in Italia
Fonte Ageing Report 2018, Elaborazione dell'autore

Indicatore/Anni	2016	2020	2030
Popolazione in età lavorativa (15-64)	39.040 K	38.719 K	36.796 K
Crescita della popolazione (15-64)	-0,20%	-0,30%	-0,90%
Popolazione (20- 64)	36.165 K	35.812 K	34.057 K
Crescita della popolazione (20-64)	-0,30%	-0,30%	-0,80%
Forza lavoro (15-64)	25.374 K	25.604 K	24.784 K
Forza lavoro (20-64)	25.178 K	25.404 K	24.589 K
Tasso di partecipazione (20-64)	69,60%	70,90%	72,20%
Tasso di partecipazione (15-64)	65,00%	66,10%	67,40%
Età media di pensionamento	63,8	66,2	66,5
Tasso di occupazione (15-64)	53,70%	59,00%	61,40%
Tasso di occupazione (20-64)	61,60%	63,50%	66,00%
Tasso di occupazione (15-74)	50,00%	51,50%	53,00%
Tasso di disoccupazione (15-64)	11,90%	10,80%	8,90%
Tasso di disoccupazione (20-64)	11,50%	10,50%	8,60%
Tasso di disoccupazione (15-74)	11,70%	10,60%	8,50%

Mobilità privata e cambiamenti comportamentali

La mobilità individuale sta evolvendo in funzione di forme che vedono meno preponderante l'uso e quindi l'acquisto di un mezzo privata. Questo per effetto di una nuova percezione e di nuove preferenze espresse dalla domanda di mobilità:

- Soprattutto tra i giovani Millenials **l'auto ha perso il suo ruolo di status sociale e di immagine**, e diventa più forte l'accezione alla flessibilità degli spostamenti basata sull'utilizzo di servizi differenti tra loro combinati
- Nuovi approcci più ambientalmente sostenibili, ridotte capacità economiche, instabilità lavorative **rendono l'auto privata un bene non indispensabile soprattutto tra i giovanissimi, che potranno ridurre la domanda di auto nuove nei prossimi decenni.**
- L'auto privata è scelta ancora solo da fasce di popolazione più avanti con l'età (tra i 35 e i 55 anni), in contesti territoriali periferici dove le opzioni di mobilità sono ridotte, e in condizioni economiche più stabili
- Le nuove tecnologie sono abilitanti per nuove forme di mobilità permettendo una continua **integrazione dei servizi** (TPL, sharing, noleggio, lunga percorrenza) sviluppando forme di **seamless mobility** (mobilità continua e senza cuciture) stimolando gli utenti a non usare un mezzo privato
- La mobilità individuale si baserà sempre più su concetti di multiformità, molteplicità e flessibilità e meno sulla solo auto privata

Nuovi modelli uso e consumo della mobilità

La segmentazione realizzata sulla base dei dati ISFORT 2017 ci aiuta meglio a capire i pattern comportamentali e descrittivi dell'uso della mobilità oggi in Italia.

Appare chiaro che **l'auto sia prediletta dalle fasce sociali più attive e più ricche, mentre i modi di trasporto collettivi e attivi sono scelti dalle fasce sociali più giovani e con ridotta capacità di spesa**. Il costo di un'auto, sia per essere acquistata che per essere utilizzata incide molto sui bilanci familiari, e quindi è appare comprensibile questa segmentazione.

Altro dato interessante è quello su dove vivono **gli utenti che meno usano il mezzo privato, che tendono a concentrarsi in realtà urbane più grandi, dove le opzioni di mobilità sono differenti, mentre nelle realtà piccole l'auto rimane il mezzo principe**.

Tipologia di utente medio per modo di trasporto

Fonte ISFORT 2017, Elaborazione dell'autore

Mezzo	Tipologia utente
Mobilità attiva (pedonale o ciclabile)	Sono principalmente donne tra i 14 e i 29 anni e oltre i 65 anni, vivono in comuni grandi con oltre 250.000 abitanti, diplomati e sono principalmente studenti, o casalinghe o in cerca di lavoro.
Auto e moto private	Uomini per il 58% nella fascia d'età maggiormente attiva compresa tra i 30 e i 45 anni, con alto grado di istruzione (laurea o post laurea), dipendenti o liberi professionisti e vivono in comuni piccoli fino ai 10.000 abitanti.
Trasporto pubblico urbano ed extra urbano	Uomini tra i 14 e i 29 anni, con diploma di laurea, sono studenti o giovani professionisti che vivono nelle grandi città

Nuovi servizi di mobilità verso l'uso e non il possesso

Costi fissi e pacchetti all-inclusive per l'utilizzo di un'auto per durate lunghe (2-5 anni) preferito dal settore business o per brevi periodi (6 giorni in media) tipicamente per settore turistico

Noleggio a lungo termine

Noleggio a breve termine

Diverse forme di condivisione del mezzo che permettono di usare un'auto per i propri spostamenti avendo costi variabili in base alla distanza percorsa o al tempo. Basato sulle tecnologie digitali. Utilizzato in ambiti urbani, è la nuova frontiera della mobilità apprezzata soprattutto dai Millennials. Le aziende automotive stanno cominciando ad operare nel settore (Car2Go, DriveNow) individuandolo come un target importante, anche come operazione di branding e commerciale.

Car sharing tradizionale

Car sharing free floating

Car sharing peer-to-peer

Car Sharing Corporate

Settore innovativo basato molto sulle tecnologie digitali, in cui si può condividere un passaggio o un percorso. Necessita di adeguata regolamentazione in quanto attualmente le restrizioni operative in Italia sono molto limitative.

Ride sharing pianificato

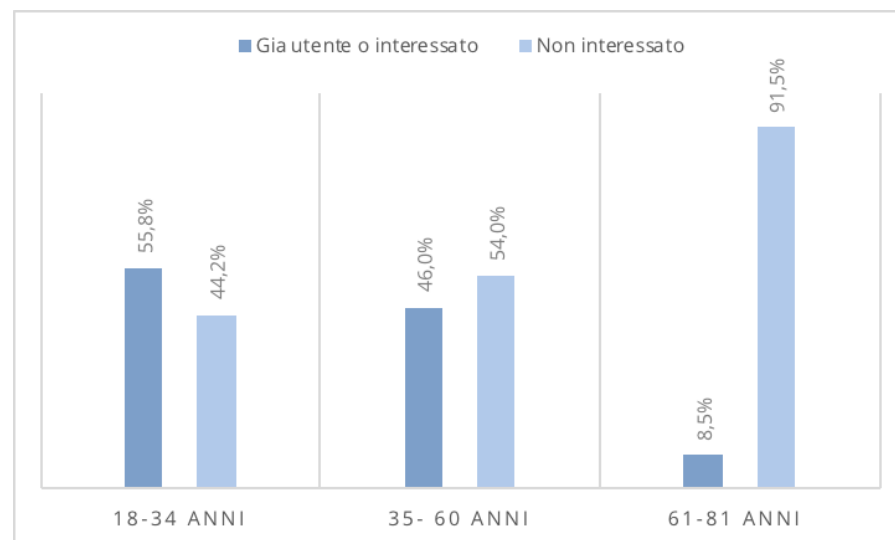
Ride Sharing dinamico

Nuovi forme di incontro tra offerta e domanda

L'auto privata e il suo acquisto sta cambiando di pari passo alle evoluzioni delle dinamiche sociali.

L'utilizzo di nuovi servizi di mobilità è sempre più crescente, e l'interesse verso lo sharing è centrale nelle fasce di età attive

L'auto privata si compra in forme diverse, con pacchetti di noleggio a costi fissi, e usando canali di vendita differenti dai tradizionali, e soprattutto il web.



Acquisto on-line

Leasing

Car Sharing

Noleggio offerto dall'automotive ai privati

Driver in grado di influenzare il mercato dell'auto

DRIVER del CAMBIAMENTO	ELEMENTO GAME CHANGER	VALUTAZIONE ed IMPATTO sul MERCATO AUTO	TEMPI di IMPATTO
DINAMICHE SOCIOECONOMICHE	Invecchiamento della popolazione	IMPATTO NEGATIVO	<i>costante</i>
	Crescita della popolazione in ambiti urbani e metropolitani	IMPATTO NEGATIVO ma poco rilevante	<i>costante</i>
	Minor propensione a prendere la patente tra i giovani	IMPATTO NEGATIVO ma poco rilevante	<i>costante</i>
	Instabilità economica delle fasce giovani e attive della popolazione	IMPATTO NEGATIVO	<i>costante</i>
DINAMICHE COMPORTAMENTALI	Perdita di rilevanza del bene auto	IMPATTO NEGATIVO	<i>costante</i>
	Più forti approcci ecosostenibili	IMPATTO NEGATIVO	<i>costante</i>
NUOVI MODELLI DI CONSUMO DELLA MOBILITA'	Scelta di nuovi modelli di consumo della mobilità	IMPATTO NEUTRALE	<i>3 anni</i>
	Crescita dei servizi di sharing mobility	IMPATTO POSITIVO	<i>2 anni</i>
	Sviluppo dei servizi di noleggio e pay-per-use	IMPATTO POSITIVO	<i>6 anni</i>
	Acquisto diretto dell'auto tramite i servizi on-line	IMPATTO POSITIVO	<i>6/8 anni</i>

Dai driver agli scenari

Quello che emerge in maniera evidente è la presenza di due macro driver che si muovono in maniera opposta. Da un lato uno scenario positivo legato alle forme di suo consumo, che siano questi di natura privata o corporate legati ai nuovi modelli di consumo della mobilità su quattro ruote. Di contro invece c'è uno scenario negativo riferibile alla riduzione complessiva della domanda potenziale per effetto delle dinamiche demografiche delle dinamiche socio-economiche e comportamentali.

La costruzione degli scenari di immatricolazione al 2030 quindi muove dal trend di mercato esistente valutato sulla base dello storico 2001-2017 che descrive una dinamica altamente irregolare di anno in anno, con una dinamica spesso poco costante, con evidenti picchi in positivo o in negativo.

Questo trend storico è necessario anche per individuare le dinamiche di immatricolazioni in relazione al progressivo rinnovo del parco auto, in quanto un trend storico complessivo di 16 anni permette di osservare la peculiarità italiana che vede un tasso di rinnovo di circa nove anni per le auto private.

Nella media complessivamente si ottiene un dato di evoluzione annua del -0,79%, e un complessivo -12,7% tra il 2001 e il 2017.

Dai driver agli scenari

Partendo dai driver del cambiamento individuati, gli scenari vanno a elaborare quello che potrà essere un impatto minimo e massimo che i driver potranno avere trend di mercato di base.

Quindi l'impatto dei driver avviene sul trend e lo aumenta o diminuisce.

La risultanza di tali impatti ipotizzabili è rappresentata nella tabella che segue.

Gli impatti dei driver del cambiamento

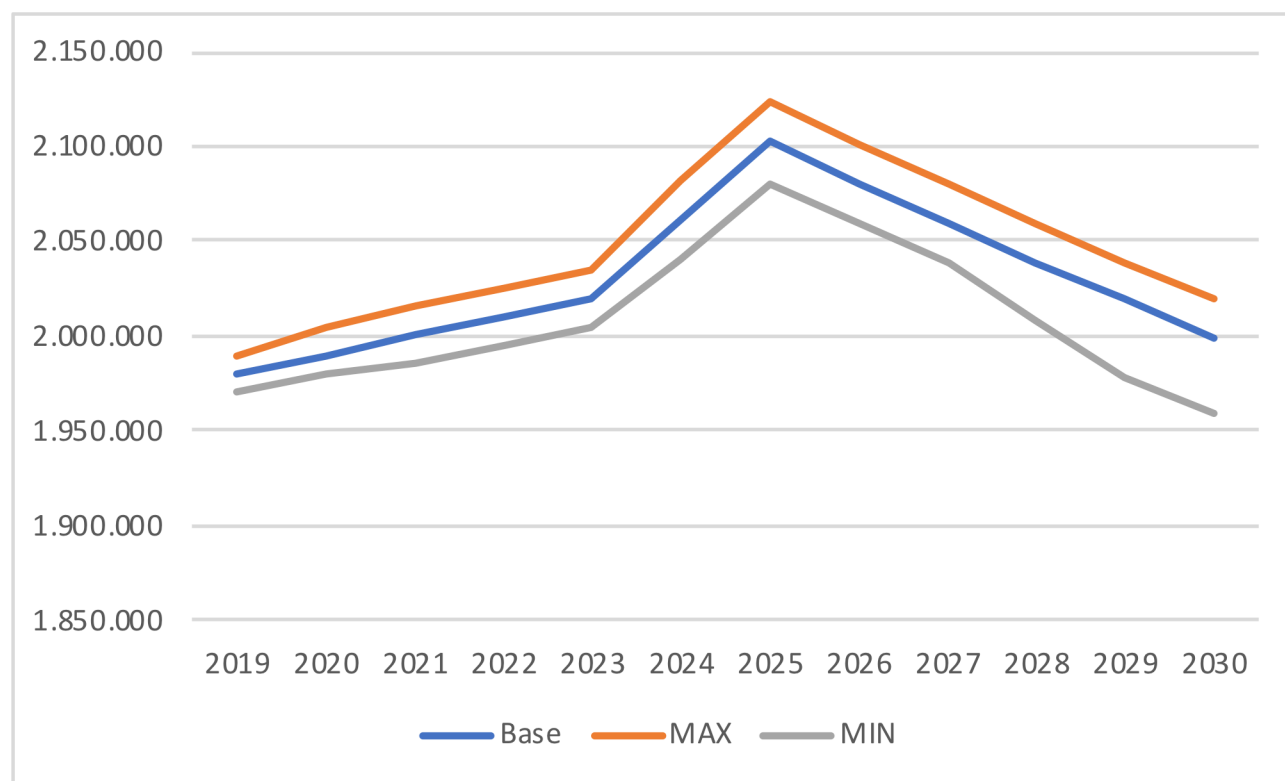
Driver del cambiamento	Impatto Min	Impatto Max
Dinamiche socioeconomiche	-0,5%	-2,0%
Scelte comportamentali	-0,5%	-1,0%
Nuovi modelli di consumo mobilità	-1,0%	4,0%

La costruzione degli scenari tiene conto anche di fattori esterni quali le dinamiche di produzione del settore automotive, le possibili politiche pubbliche a limitazione delle emissioni auto, e le innovazioni tecniche e propulsive.

Dai driver agli scenari

- Lo **scenario base** parte dal trend storico delle immatricolazioni
- Lo **scenario minimo** prende in riferimento i valori minimi degli impatti dei driver del cambiamento sul trend di base. La curva evidenzia quindi una ulteriore riduzione del mercato per effetto degli impatti negativi.
- Lo **scenario massimo** prende in riferimento i valori massimi degli impatti dei driver del cambiamento sul trend di base.

L'evoluzione delle immatricolazioni auto 2019-2030



Raffaele Galdi

raffaele.galdi@unibocconi.it



**Università
Bocconi**

CERTET

Centro di Economia Regionale,
dei Trasporti e del Turismo

Università Commerciale Luigi Bocconi

Via Röntgen 1 | 20136 Milano – Italia |

Tel +39 02 5836.5384 | www.dondena.unibocconi.it