

## ***Aniasa-Bain: l'auto in cima alle scelte di mobilità post Covid-19***

L'emergenza sanitaria degli ultimi mesi ha avuto un impatto significativo sulla mobilità degli italiani che stanno ancora limitando i propri spostamenti per lavoro e convivialità. Con 2 italiani su 3 pronti a limitare i propri spostamenti mediante il trasporto pubblico locale, l'auto conferma la propria centralità negli scenari di new mobility nazionale. Crisi economica e telelavoro stanno frenando la domanda di car sharing, ma l'adozione di protocolli di igienizzazione e il ritorno a una "nuova normalità" restituiranno all'auto condivisa un ruolo strategico per le città. In vista dell'estate, il 20% degli italiani è pronto a noleggiare una vettura per le proprie vacanze, mentre oltre 8 su 10 hanno rinunciato o rinviato l'acquisto dell'auto in attesa di incentivi o di ricorrere a nuove formule come il noleggio a lungo termine.

Sono queste le principali evidenze che emergono dalla ricerca "Auto protagonista della mobilità post Covid – Gli spostamenti degli italiani nella fase di ripartenza" condotta da Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company.

Lo studio parte da un presupposto: l'Italia dipende in larga parte dalla mobilità privata. Nel 2019 il tasso di motorizzazione del nostro Paese è stato pari a 656 auto ogni 1.000 abitanti, un dato costantemente in crescita da 20 anni e senza pari in Europa. Il 60-70% degli spostamenti nel nostro Paese avviene in auto, solo il 20-30% circa tramite il trasporto pubblico. Parimenti il "costo al km" legato all'acquisto di un'auto è diventato insostenibile, portando allo sviluppo progressivo, ma costante, del noleggio a lungo termine: costi certi e zero anticipo. Questo il contesto pre-Covid. Per interpretare come l'emergenza sanitaria abbia cambiato le abitudini di mobilità degli italiani è stata realizzata un'indagine su un campione rappresentativo di 1.000 residenti nelle principali città italiane (Roma, Milano, Torino), intervistati a fine maggio, a poche settimane dalla fine del lockdown e, quindi, ancora con la paura del virus ben presente.

Lo studio mostra come il Covid abbia decisamente lasciato il segno. Più della metà degli intervistati, ritiene di poter tornare ai precedenti standard di spostamenti pre pandemia solo tra più di 6 mesi, ed un quarto addirittura non prima di un anno. La maggiore cautela (o timore) riguarda il Trasporto Pubblico Locale, che quasi il 70% del campione dichiara di volere utilizzare meno di prima, il 47% intende servirsi meno anche dei taxi. Come prevedibile, gli italiani per un po' si muoveranno meno, rinunciando agli spostamenti meno necessari, soprattutto a quelli legati al lavoro e al piacere: 3 italiani su 4 pensano di andare meno di prima al ristorante e lo stesso vale per lo shopping. La metà ritiene di non aver più bisogno di spostarsi per il tragitto casa-lavoro nel medio termine. Un segno evidente dell'aumento delle soluzioni di telelavoro e smart working.

### **Il car sharing frena a causa dei timori sanitari e del telelavoro**

Il car sharing, che prima del Covid aveva visto un deciso consolidamento della propria base clienti, ha subito una improvvisa battuta d'arresto nei mesi di lockdown. Il 46% degli italiani intende utilizzarlo come o più di prima, la restante parte intende utilizzarlo meno: di questi il 64% è spinto da preoccupazioni di carattere sanitario, il 30% ritiene di non averne più bisogno per motivi lavorativi (effetto del telelavoro). Il 44% degli "scettici" è però pronto a superare i

**propri timori, in presenza di chiari protocolli di sanificazione delle auto.** Superata questa fase iniziale, in cui le preoccupazioni relative all'emergenza sanitaria sono ancora troppo vive e il lavoro da casa tocca ancora ampie fasce di popolazione, il car sharing potrà recuperare rapidamente fette di mercato perse negli ultimi mesi e ampliare la propria clientela a quanti eviteranno di servirsi dei mezzi pubblici.

### **Il 20% degli italiani pronto a noleggiare un'auto per la prossima estate**

Se la propensione ad affidarsi al noleggio a lungo termine non ha registrato significativi scostamenti rispetto al pre Covid, discorso a parte riguarda il noleggio a breve termine, che da sempre si caratterizza in Italia per una forte componente leisure oltre a quella business. Il 50% degli intervistati dichiara di volerlo utilizzare come o più di prima, **la restante metà intende servirsene di meno.** Per questo business i timori legati al minor utilizzo sono solo per un terzo legati a ragioni igienico-sanitarie e riguardano nel 54% dei casi invece la variazione delle abitudini lavorative (remote working) o le difficoltà economiche, anche connesse alla perdita/cambio di lavoro (55% del totale). **Il 72% degli italiani conferma che andrà in vacanza (in 7 casi su 10 in Italia) e il 20% si dice comunque pronto a farlo con una vettura in noleggio.**

### **L'84% degli italiani ha rinunciato o posticipato l'acquisto dell'auto... in attesa di incentivi o di ricorrere a nuove formule**

Lo studio prende in analisi infine la propensione all'acquisto di nuove vetture. Il **24% del campione intervistato ammette di aver rinunciato, al momento, all'acquisto; un ulteriore 60% dichiara di averlo posticipato. Chi ha rinunciato o posticipato lo ha fatto per motivi economici (47%) o in attesa di un imminente calo dei prezzi (23%).** Per gli intervistati il ritorno all'acquisto è infatti legato a incentivi/promozioni (70%) e allo sviluppo di strumenti flessibili. In quest'ottica la formula del noleggio a medio e lungo termine, che garantisce un impegno economico certo nel tempo, senza rischi o sorprese sul valore dell'usato, rappresenta una opportunità concreta anche per i privati.

“Le aziende di noleggio e car sharing stanno reagendo allo tsunami che si è abbattuto anche sulla mobilità del nostro Paese, rimodulando l'offerta di servizi con azioni puntuali ed esplorando nuove opportunità strategiche. **Siamo certi che nel prossimo futuro torneremo a raccogliere i frutti di quanto seminato in questi anni,** giocando un ruolo strategico per la mobilità cittadina, turistica e aziendale del Paese che abbiamo disegnato negli anni”, evidenzia **Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa.**

“Una cosa è pressoché certa: prima o poi le persone torneranno a muoversi e viaggiare, ma l'offerta di mobilità che troveranno potrebbe avere caratteristiche ben diverse. I servizi avranno un ruolo sempre più chiave rispetto al prodotto, **il digitale aumenterà il proprio peso (ma non sarà, da solo, decisivo), l'esperienza di utilizzo prevarrà sull'esperienza di acquisto.** Il quando ed il come di questa rivoluzione dipenderanno da quanto il rapporto automobile-consumatore sarà stato tutelato nei mesi a venire”, sottolinea **Gianluca Di Loreto, Partner di Bain & Company.**



## Vacanze 2020 in automobile: guida al noleggio breve

### Redazione

29 Giugno 2020

***Molti italiani utilizzeranno l'auto per le proprie vacanze: non mancherà chi decida per l'affitto della vettura. Ecco come comportarsi (senza timore).***

È probabile che **l'estate 2020** entri nella storia per un generale stravolgimento delle abitudini vacanziera di milioni di persone. L'**emergenza da Coronavirus**, dilagata nel mondo dopo la seconda metà di febbraio – “mangiandosi” dunque la fine dell'inverno, gran parte della primavera e che di fatto ha impedito i primi “ponti” dell'anno – ha pressoché chiuso qualsiasi possibilità di spostamento che non fosse, come si ricorderà, comprovata da ben precise motivazioni inderogabili. **Con l'arrivo di giugno**, la graduale riapertura di tutte le attività torna a mettere in primo piano la questione relativa alle **vacanze estive 2020**, mai come in queste settimane al centro dell'attenzione in quanto, quest'anno, vengono posti in essere **provvedimenti di autoprotezione** mai adottati prima.

Distanziamento sociale, disposizioni cui i gestori di strutture ricettive, stabilimenti balneari ed attività di ristorazione devono attenersi: sono tutte “voci” che è essenziale tenere presenti. Insieme al **luogo di vacanza**: anche se i viaggi all'estero (in particolare nei Paesi dell'Unione Europea) possono già essere nuovamente effettuati, è assodato che gran parte degli italiani che si recheranno in vacanza nell'estate 2020 (il 72%, secondo **un recente sondaggio**, realizzato, in collaborazione con la società di consulenza Bain & Company, da Aniasa – l'Associazione Nazionale dell'Industria dell'Autonoleggio e dei servizi Automobilistici, su un campione di 1.000 persone residenti a Roma, Milano e Torino), resteranno all'interno dei confini nazionali.

**>> Aniasa, il noleggio e la mobilità dopo l'emergenza Coronavirus**

### ***Estate 2020: sarà “boom” delle vacanze in auto***

I timori di contagi da Covid-19 sono tuttavia ben presenti; ragione per cui, la maggior parte degli italiani che nell'estate 2020 si recheranno in vacanza, **utilizzeranno un'autovettura**: un mezzo di trasporto che garantisce la percezione di un valido distanziamento sociale.

### ***Affittare l'auto: niente paura***

E sembra che non saranno proprio “pochini” gli italiani che prevedono di andare in vacanza, quest'anno, servendosi di **un'auto a noleggio**: il 20% degli “imminenti vacanzieri”, sempre citando l'analisi Aniasa-Bain & Company. Questo, dal punto di vista puramente strategico, potrebbe rappresentare un primo segnale di ripartenza per le Compagnie di autonoleggio, **pesantemente colpite dal “lockdown”** (a marzo, aprile e maggio, la filiera “rent” ha subito un vero e proprio crollo, in rapporto al 2019). **Per i clienti**, la scelta del noleggio di un'auto per le proprie vacanze può rivelarsi fattibile **senza alcun timore** (fra le cause della drastica diminuzione dei noleggi e del car sharing

provocata dalla pandemia da Coronavirus, c'è stata anche l'incertezza di dover utilizzare un veicolo che viene usato anche da altre persone). Le aziende di autonoleggio, in effetti, hanno durante le settimane di lockdown aumentato le procedure di **igienizzazione e sanificazione** a bordo delle rispettive flotte di veicoli. Il rischio di subire un eventuale contagio da Covid-19 per avere utilizzato un'auto a noleggio può, dunque, essere considerato marginale. A patto che ci si ricordi di attuare una serie di (semplici) misure di autoprotezione, peraltro corrispondenti a quelle più volte indicate che riguardano gli autoveicoli di proprietà personale.

### >> **Coronavirus: come sanificare e igienizzare l'abitacolo dell'auto**

"Sotto", quindi, una volta pulite le mani con gel a base alcolica, con le salviette disinfettanti ed igienizzanti, particolarmente indicate per tutti i punti di maggiore contatto con le mani:

- volante
- pomello del cambio
- chiave di avviamento
- pulsanti autoradio
- pulsanti dell'impianto A/C
- levette sul piantone dello sterzo
- display del modulo infotainment.

### **Soprattutto buon senso**

Quanto abbiamo indicato risponde ad una ulteriore misura di autoprotezione: la prudenza non è mai troppa, e riteniamo che un po' di attenzione in più potrà fare soltanto del bene alla ripartenza collettiva (e mai come in questa estate 2020 ce n'è stato bisogno!).

Per il resto, le **regole da seguire in funzione del noleggio di un'auto** per le proprie vacanze sono le stesse di sempre. Di seguito un rapido ripasso di cosa tenere in considerazione se si prevede di prendere un'auto in affitto per le giornate di vacanza.

### >> **Auto a noleggio: costi e cosa sapere**

#### **Quale veicolo scegliere**

Sembrerebbe scontato, in realtà è importante anche ponderare **quale modello di vettura sia maggiormente indicato** in funzione delle esigenze di chi intenda noleggiare un'auto. Di più: questo è il primo pensiero che l'aspirante cliente deve avere sul proprio ideale taccuino delle priorità. Oltre alle **esigenze di trasporto persone**, in effetti, occorre tenere presente **quanti e quali bagagli** si caricheranno, e regolarsi di conseguenza. Per dire: una vettura di fascia compatta può andare bene per una famiglia non numerosa e per qualche giornata di vacanza; diversamente, un veicolo offroad (o, almeno, a trazione integrale) sarà più indicato per chi programmi un viaggio in alta montagna.

#### **Assicurazione: è una delle voci più importanti**

Se noleggiare una vettura costa, il prezzo che alla fine della vacanza ci si può trovare a dover pagare potrebbe essere ancora più "salato". A volte, una piccola "botta" può essere sufficiente a... maledire il giorno che si è deciso di noleggiare un'auto. È bene, perciò, considerare con attenzione le **forme assicurative** proposte dalle Compagnie: se si prevede di non muovere molto l'auto, anche la "formula-base" può andare bene. C'è tuttavia da tenere presente la **franchigia**, che qualora il costo di un eventuale danno sia superiore al suo ammontare rischierebbe di costringere il cliente a sborsare la quota parte in eccedenza. Anche se costa un po' di più, una buona soluzione può essere stipulare un'assicurazione Kasko, proprio in virtù del fatto che "copre" qualsiasi danno o incidente, ed a prescindere dalla responsabilità del cliente.

### >> **Assicurazione kasko, cos'è e quanto costa**

#### **Autista aggiuntivo: costa di più?**

Una volta determinato il **veicolo da noleggiare** ed individuata la **forma assicurativa da stipulare**, è consigliabile indicare anche **quante persone potranno mettersi al volante**

del veicolo durante il periodo del noleggio. Ciò per evidenti ragioni assicurative: è quindi opportuno comunicare preventivamente alla Compagnia di noleggio, al momento della compilazione dei moduli di prenotazione online oppure quando si firma il contratto di noleggio in agenzia, l'indicazione di chi può guidare la vettura. Alcune aziende applicano dei costi in più sul "conducente aggiuntivo" (variazioni che possono anche corrispondere a quote in più da pagare in relazione all'età dell'eventuale conducente aggiuntivo, in special modo se è molto giovane).

### ***Metodi di pagamento: carte sempre a portata di mano***

A meno che non ci si affidi a piccoli broker locali, che potrebbero accettare anche i contanti oppure carte prepagate o di debito, è bene tenere presente il fatto che la maggior parte delle aziende di autonoleggio accettano **soltanto pagamenti a mezzo carta di credito**. Ciò in quanto, per il noleggiatore, è più sicuro avere la copertura di garanzia, dal cliente, che soltanto una carta di credito è in grado di offrire: eventuali spese aggiuntive da determinare in sede di riconsegna (km in più extra-contratto, periodi di noleggio prolungati, risarcimento di danni, multe) vengono in effetti subito scalate dal conto bancario del cliente. D'altro canto, è spesso possibile affidarsi alle **carte prepagate** per le prenotazioni online.

### ***Occhio alle multe, che sono a carico del cliente***

Una delle clausole specificate nei contratti di noleggio riguarda la **responsabilità del veicolo da parte del cliente**, che "scatta" una volta che i documenti sono stati firmati, le chiavi della vettura sono state prese in mano dal cliente ed il veicolo è stato avviato. Da questo momento, tutto ciò che avviene compete a chi ha effettuato il noleggio, e dura fino al momento in cui l'auto verrà riconsegnata in agenzia. È chiaro che questo riguarda, in linea generale, anche le **contravvenzioni**. È essenziale, dunque, porre la massima attenzione alla propria condotta di guida, che dovrà essere particolarmente prudente, proprio al fine di evitare spiacevoli sorprese, come il trovarsi a dover pagare una multa, evenienza tanto più spiacevole quanto già si è dovuta sborsare una certa somma per il noleggio dell'autovettura.

### ***Attenzione alle condizioni del veicolo prima e dopo il noleggio***

È molto importante effettuare una rapida "revisione" al veicolo, al momento della sua presa in consegna, e meglio se in presenza del dipendente dell'autonoleggio con il quale sia stato stipulato il contratto (o un suo incaricato), per sincerarsi delle condizioni nelle quali la vettura si presenta. "**Meglio prevenire che curare**": piccole ammaccature o leggeri graffi, se siano presenti, così come eventuali "rumorini strani" che provengono dalla meccanica, è bene che siano fatti immediatamente presenti. Allo stesso modo, fermo restando che la puntualità nella riconsegna del veicolo in agenzia sia anch'essa una "voce" di primo piano (potrebbe essere sufficiente "sforare" di un'ora per pagare un giorno in più; e una riconsegna in anticipo sull'orario pattuito non sempre viene rimborsata), è opportuno impiegare qualche minuto per dare un'ultima occhiata alla vettura, sempre – è meglio – insieme al dipendente dell'autonoleggio, per avere la certezza reciproca che l'auto si trova nelle stesse condizioni in cui è stata data a noleggio.

# RICERCA BAIN & COMPANY: POST COVID19 SI VIAGGIA IN AUTO PROPRIA. QUELLA VECCHIA

03 LUG 2020

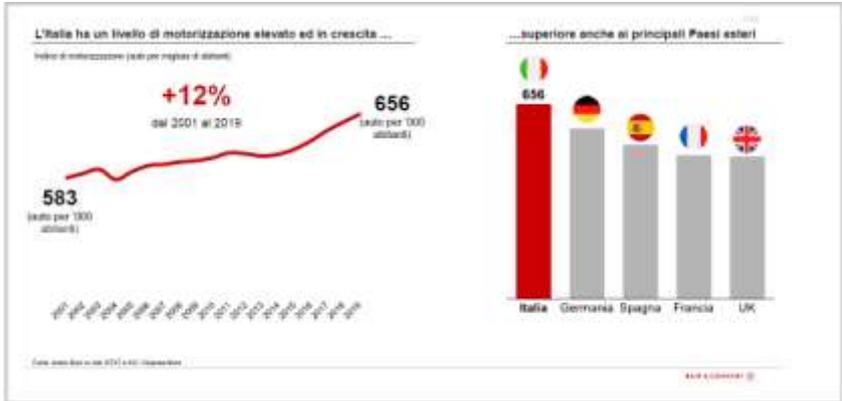
ANDREA BARBIERI CARONES



In occasione della presentazione del [Rapporto Aniasa 2020](#) sulla mobilità a noleggio e in sharing, dalla **ricerca Bain & Company** sono emersi alcuni dati importanti. Una ricerca, quella della società di consulenza, che ha mostrato la fotografia dell'attuale rapporto degli italiani con la mobilità dopo il lockdown.

Mobilità che vive “una fase drammatica”, come ha evidenziato lo stesso Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, nell'introdurre la ricerca curata e presentata da **Gianluca Di Loreto**, partner di Bain & Company.

«L'Italia è leader europeo nel rapporto **abitanti per auto**: 656 ogni 1.000 residenti» spiega. «Un tasso che è andato via via aumentando nel corso degli anni: basti pensare che nel 2001 erano 583. E il confronto con i 4 altri grandi mercati della Ue è emblematico» (**tabella qui sotto**).



Stesso discorso per il **tasso di motorizzazione** nelle principali città italiane rispetto alle metropoli europee, che spesso hanno mezzi di trasporto più efficienti.

Basti pensare che **Torino** – la città percentualmente con più auto circolanti in rapporto alla popolazione: 679 auto ogni 1.000 abitanti – ha 1,3 volte le vetture di **Madrid**. Ma anche 1,6 volte le auto di **Mosca** e 1,9 volte quelle di Londra. **Milano**, leader italiana nella qualità del trasporto pubblico, si posiziona subito dopo Madrid con 509 auto ogni 1.000 residenti contro le 527 della capitale spagnola.

«L'auto è però un oggetto costoso da possedere – continua Gianluca Di Loreto – soprattutto visto il **calo di percorrenze urbane**: gli italiani hanno ancora la macchina, ma la usano sempre meno (**tabella 2**). Infatti il mercato dell'auto è tra i primi a risentire di crisi economiche: è il bene “necessario” più costoso dopo l'acquisto della prima casa».

#### *RICERCA BAIN & COMPANY: IN ITALIA SEMPRE MENO KM IN AUTO*

Come accennato, la ricerca Bain & Company mostra anche che gli italiani percorrono **sempre meno chilometri** in auto. Nel 2017, rispetto al 2002, **il calo è del 29%**. Diminuisce anche la **velocità media** (-4 km/h) e aumentano i **minuti al volante** (+3 minuti, nel 2018 rispetto al 2013). Soprattutto nelle grandi città.

La **tabella 3**, invece, evidenzia come il costo al chilometro dell'acquisto di un'auto sia poco sostenibile. Al punto che cresce il noleggio lungo termine, con costi certi e zero anticipo. E con impatto positivo sia sullo svecchiamento del parco auto sia sulle emissioni di CO2.

«In questo contesto, il Covid-19 ha indotto un cambiamento repentino di abitudini e aspettative, che abbiamo intercettato intervistando oltre 1.000 persone. Di queste il 48% erano donne, il 46% tra i 18 e i 39 anni, il 28% nella fascia 40-49 anni e il resto over 50. Dove? Il 40% a Milano e il 30% a testa a Torino e a Roma». Il campione intervistato ha confermato la rilevanza della mobilità su gomma: l'auto è il secondo mezzo di trasporto dopo il trasporto pubblico locale (**tabella 4**).

#### *RICERCA BAIN & COMPANY: LE ABITUDINI POST COVID19*

La pandemia ha avuto però un impatto dirompente sulla **mobilità** delle persone, sospendendola per due mesi ed alterandone la struttura per diversi mesi a venire. Mesi che hanno visto meno spostamenti e più lavoro da casa. Anche in questo caso, la ricerca Bain & Company è molto chiara (**tabella 5**).

Il 67% degli intervistati ha riferito che nel 2020 utilizzerà meno i **mezzi pubblici** mentre solo l'8% li userà di più. La motivazione? Il **pericolo sanitario**. Anche il car sharing sarà meno utilizzato, per il 54% degli interpellati. Contro un 15% che lo userà di più. Il 30% ha però detto di volerlo utilizzare in misura maggiore qualora ci fosse **un chiaro protocollo di sanificazione auto**. Solo il 14% sarà invece attratto da sconti e offerte.

La **tabella 6** mostra le intenzioni di utilizzo del **noleggio auto a breve termine** nel 2020.

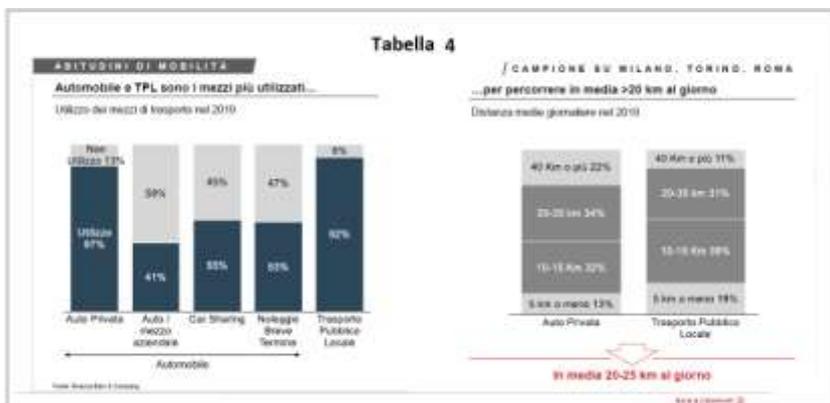
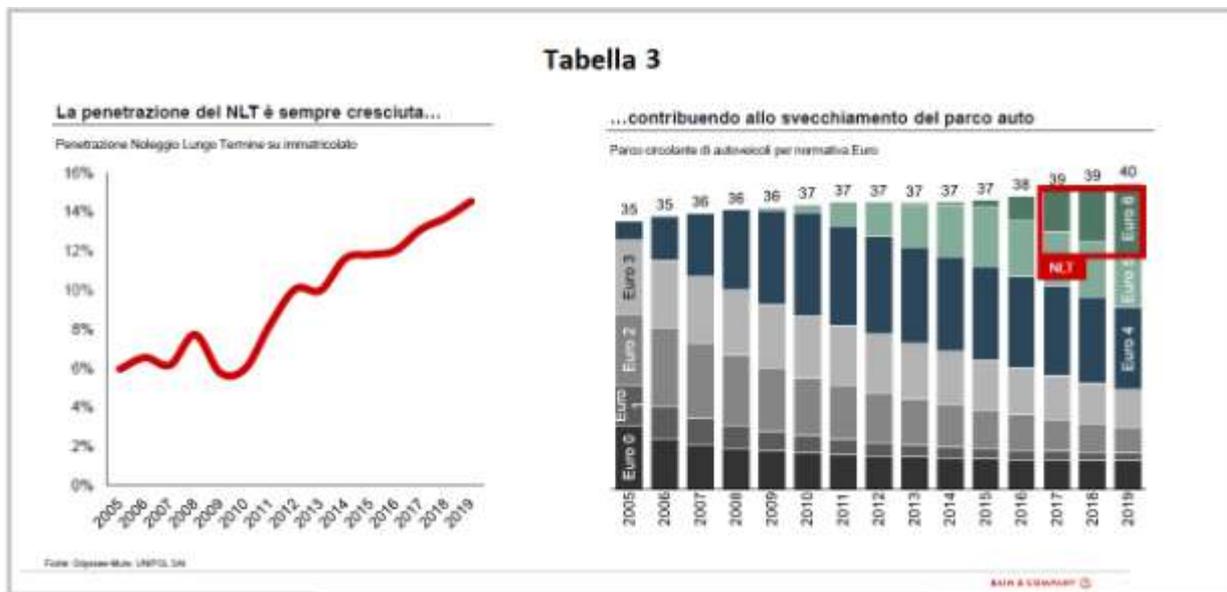
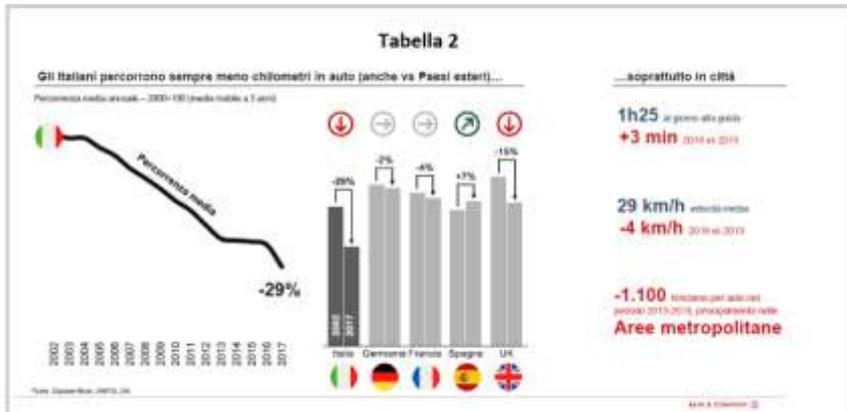
«Il trend negativo colpisce sia il segmento business che in quello leisure. Ma un 20% conferma di fare vacanze con uso di auto a noleggio». In un contesto di difficoltà per il car sharing e per il noleggio a breve, il **Nlt** resiste, con una quota importante di clienti che non cambieranno abitudini ([leggi di più sul noleggio lungo termine in Italia](#)).

Dalla tempesta perfetta esce vincitrice l'**auto privata**, il cui uso è in sensibile aumento grazie alla percepita, maggiore sicurezza dal punto di vista sanitario. Il 50% la utilizzerà più di prima, contro il 12% che la userà di meno. E il 37% come precedentemente.

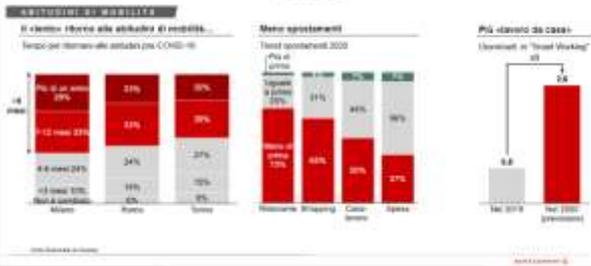
## IL MERCATO AUTO STENTA A RIPRENDERE

Ma il ricorso all'auto privata non si è tradotto in una ripresa del mercato. L'incertezza economica – con l'attesa di incentivi o promozioni – frena l'acquisto (**tabella 7**). Nel 2020, il 24% afferma di rinunciare, mentre il 60% lo rimanda. Gli italiani si aspettano una **diminuzione dei prezzi**.

Visita il sito di Bain & Company e quello di Aniasa.



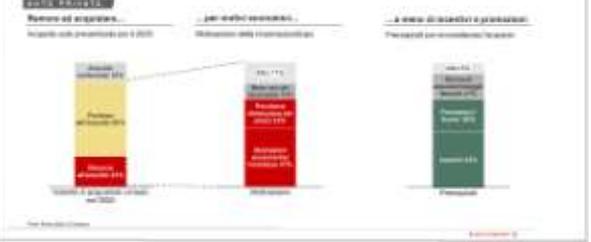
**Tabella 5**



**Tabella 6**



**Tabella 7**



## Crollano il noleggio a breve termine e il car sharing

6 Luglio 2020 di Ambrogio Paolini



L'insolita, ma ormai consueta, cornice online ha reso possibile la presentazione della 19esima edizione del Rapporto Aniasa.

I numeri dello scorso anno nel settore e presenti nel Rapporto, sono purtroppo diventati rapidamente obsoleti rispetto all'attuale scenario post Covid-19. L'interesse degli operatori del noleggio di mezzi per lo spostamento su quattro ruote è tutto incentrato sulle prospettive, al fine di comprendere cosa fare nei mesi che verranno.

Non tutto è negativo: se vogliamo vedere la parte piena del bicchiere però dobbiamo concentrarci sul lungo termine, come si evince dalle proiezioni.

Andiamo con ordine, presentando prima i dati del 2019, poi un consuntivo ragionato di questo primo orribile scorcio del 2020.

### **I numeri nel complesso**

Nel 2019, il settore del noleggio e del vehicle sharing ha complessivamente registrato una significativa crescita della flotta, **raggiungendo quota 1,2 milioni di veicoli in circolazione (+100mila unità rispetto all'anno precedente)** e un fatturato di oltre 7 mld di euro (+8% vs 2018).

Sul fronte immatricolazioni, il comparto ha superato quota 500mila veicoli, attestandosi ormai stabilmente al 25% del mercato nazionale, per un valore record di 11 miliardi di euro di acquisti di nuovi mezzi.



Dopo un inizio positivo, da febbraio 2020 è entrata in scena l'emergenza Coronavirus che ha travolto il settore della mobilità a noleggio in modo

diverso a seconda del modello di business, con punte di crollo verticale fin quasi alla sparizione dei segmenti più esposti.

Di positivo c'è che, nella fase più acuta della crisi sanitaria, la flotta dei mezzi a noleggio (soprattutto i furgoni) è rimasta operativa per garantire l'ultimo miglio alla distribuzione di prodotti alimentari, farmaceutici e di prima necessità, oltre agli improcrastinabili spostamenti per motivi di lavoro.

Nel trimestre marzo-aprile-maggio le immatricolazioni del settore si sono però bloccate: in soli 90 giorni si sono perse 155mila nuove auto e veicoli commerciali, per un valore di 3,1 miliardi di euro e quasi 1 miliardo di entrate per l'Erario in meno tra IVA e tasse varie.

La pandemia, dicevamo, ha colpito in modo differente i diversi business della mobilità flessibile. Sono crollate le attività di noleggio a breve termine e il car sharing, mentre il lungo termine ha fin qui tenuto, anzi, è il comparto che mostra prospettive anche migliori rispetto al passato.

### **Noleggio a breve, un mal di testa pazzesco**

Il noleggio di auto e veicoli a breve termine è stato colpito proprio in prossimità dei suoi momenti di picco stagionale, con il break pasquale azzerato e un'estate praticamente compromessa anche dall'assenza di turismo straniero nella nostra Penisola, anche se qualcuno è tornato timidamente ad affacciarsi nei nostri luoghi di villeggiatura.

Le immatricolazioni nel comparto sono la cartina tornasole di questo crollo verticale, con un -98% nel trimestre marzo-maggio rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Per dare una connotazione più precisa e agghiacciante alle percentuali, **ad aprile sono state solo 12 le nuove vetture immesse in flotta, contro le 27mila dell'anno precedente.**

Il crollo è comunque testimoniato da tutti i principali indicatori: numero di noleggi -82%, fatturato -70%, immatricolazioni -98%.

Una parziale inversione di tendenza è iniziata a partire dalla seconda metà di maggio, ma su numeri totalmente diversi da quelli che di consueto si registrano in questa stagione.

### **Car sharing frenato dal lockdown e dal telelavoro**

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo, per dirla con un eufemismo.



Complice il blocco di marzo-aprile e il parziale fermo degli spostamenti per motivi di lavoro l'auto condivisa, che pure nel 2019 aveva fatto segnare un deciso consolidamento del proprio business (oltre 2 milioni e 100mila iscritti e 12 milioni di noleggi), ha registrato **una contrazione del 73% dei noleggi e del 75% del fatturato.**

Il mese di maggio ha fornito i primi segnali parzialmente incoraggianti, con il business ritornato al 50% della propria attività pre-Covid nelle principali città, ma le prime rilevazioni sul comportamento degli utenti nel periodo ampliano lo spettro delle considerazioni.

Su tutto, peserà **la qualità del servizio e una maggiore attenzione al cliente**, fin qui messo a margine da pratiche eccessivamente industrializzate. I clienti avranno invece bisogno di maggiori certezze, ad esempio sui processi di sanificazione, e di una presenza decisamente diversa da parte degli operatori nelle fasi di relazione rispetto agli standard fin qui consolidati. Più umanità e meno chatbot, per intenderci.

## Il noleggio a lungo termine resiste alla crisi

Il segmento che sembra avere subito in modo minore l'impatto della pandemia, anche in considerazione delle caratteristiche tipiche del business (contratti aziendali con durata media di 3 anni) è il noleggio a lungo termine.

Un comparto in crescita costante che lo scorso anno aveva raggiunto una flotta di quasi 1 milione di veicoli (+13%) e 282mila immatricolazioni.

Da quando si sono palesati i primi casi di Covid nel nostro Paese, anche il NLT si è fermato (-73% di immatricolazioni nel cumulato di marzo-aprile-maggio con flotta e fatturato in leggera contrazione, rispettivamente -0,5% e -1%, rispetto al periodo pre-Covid), ma lo scenario sui comportamenti d'uso dell'auto, sia dal punto di vista personale che aziendale, unitamente a uno sviluppo tecnologico che facilita non poco le fasi di engagement, fanno convergere **sul noleggio a lungo termine prospettive molto interessanti, anche sul target dei privati.**

Il che significa anche un nuovo e più interessante ruolo per i dealer, se solo si dessero una mossa.

## La totale assenza della politica

Il settore automotive, che già non godeva in generale di buona salute e di solide prospettive prima del Covid-19 per via di politiche confuse sulle motorizzazioni, con sconcertanti penalizzazioni sul diesel e una comunicazione poco trasparente sulle reali motivazioni delle scelte verso l'elettrico, sembra essere stato completamente dimenticato in questa fase un po' da chiunque.

E questo nonostante l'impatto della pandemia sulla mobilità a noleggio e in sharing sia stato molto più pesante di altri settori a cui sono state date però concrete e immediate misure di sostegno.



Massimiliano Archiapatti

Aniasa, come molte altre associazioni del settore auto, ha chiesto a gran voce interventi efficaci all'Esecutivo sui mercati automotive e turismo, sottolineando che su queste due filiere strategiche per il nostro Paese **sono state previste fin qui misure insufficienti** e prive di una visione strategica.

In conclusione di questo primo articolo, lasciamo la parola al Presidente Aniasa Massimiliano Archiapatti che esprime con chiarezza la delusione del settore nei confronti della politica.

*“Sconcerta, a quasi quattro mesi dall'inizio della pandemia, la totale assenza di attenzione da parte del Governo per due filiere strategiche per l'Italia: l'automotive (11% del PIL) e il turismo (16% del PIL). Gli annunciati voucher vacanze, ridotti a poche centinaia di euro per limitate fasce di popolazione, riguarderanno solo una piccola parte della filiera. Ci chiediamo anche che fine abbia fatto la campagna “Viaggio in Italia” annunciata dal Premier qualche settimana fa con cui si sarebbe dovuto promuovere a livello internazionale il turismo nel nostro Paese. Sul fronte automotive è imbarazzante l'assenza di risorse messe in campo e di una chiara strategia, a differenza di quanto si sta verificando in altri Paesi d'Europa.*

*Senza interventi concreti, la crisi economica fermerà gli acquisti di nuove auto, provocando il collasso del mercato e rallentando il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di*

veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 14 anni di anzianità).

*E' ora di abbandonare un approccio ideologico alla mobilità. Per questo ribadiamo al Governo la nostra proposta che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, sull'ambiente e, non ultimo, sul fronte delle Entrate per l'Erario: estensione dell'ecobonus, oggi previsto solo per limitate fasce di veicoli, alle vetture usate con standard di emissioni Euro 6 a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Per venire incontro alle esigenze di cassa del Governo, l'ecobonus potrebbe essere erogato tramite credito d'imposta o mediante esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche (IPT e tassa automobilistica regionale) e avrebbe il pregio di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa (quelle spesso in possesso di veicoli più inquinanti e che senza supporto non cambierebbero la propria auto)".*

Nei prossimi articoli, sempre prendendo spunto da quanto presentato durante il 19° Rapporto Aniasa, analizzeremo gli aspetti che mettono invece l'automobile in cima alle scelte degli italiani in tema di spostamenti e mobilità privata e di lavoro, per i lunghi mesi post Covid-19 che ci attendono.

## Noleggio auto: timidi segnali di ripartenza, a giugno Nlt -20% e Rac -66%

di [Marco Castelli](#)

*I dati del noleggio auto di giugno e del primo semestre 2020 testimoniano il "rosso da Covid". Segnali di ripresa per il noleggio a lungo termine, che cala meno del mercato, ancora giù il noleggio a breve termine.*

I numeri negativi rimangono, ma si attenuano. Potremmo definirle le prime “*prove di ripartenza*” del **noleggio auto**, in attesa di un secondo semestre in cui bisognerà provare a limitare i danni arrecati dal **Covid-19**. Guardando le immatricolazioni, però, sussiste ancora molta differenza tra il **noleggio a lungo termine** e il **noleggio a breve termine**.



Se il **noleggio a lungo termine** a giugno, infatti, con *oltre 21mila immatricolazioni* (vs. 26.888 del 2019), mostra segnali di ripresa, il **noleggio a breve termine a giugno** *totalizza ancora un calo del -66,37%*, con poco più di 6mila immatricolazioni (fonte: **Dataforce**). Appare comunque evidente come, per il rilancio del comparto business, siano necessari provvedimenti specifici, quali il ripristino del **superammortamento** e una **fiscalità agevolata** sulla detraibilità dell'Iva e sulla deducibilità dei costi.

### ***NOLEGGIO AUTO: I NUMERI DEL PRIMO SEMESTRE 2020***

#### **NOLEGGIO A LUNGO TERMINE**

Il **primo semestre 2020 del noleggio auto**, ovviamente, risente dell'emergenza Covid, partita il 20 febbraio: dopo un 2019 più che positivo ([leggi i dati dell'ultimo Rapporto Aniasa](#)), nel 2020 *il noleggio a lungo termine ha fatto segnare finora poco più di 96mila immatricolazioni (-40% rispetto al primo semestre 2019)*.

Per quanto riguarda giugno, le statistiche di Dataforce segnalano un buon andamento delle società generaliste, calate nel mese del -14% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, che hanno performato meglio rispetto alle captive (-26%).

#### **NOLEGGIO A BREVE TERMINE**

Il primo semestre 2020 del noleggio a breve termine evidenzia come il settore sia stato il più colpito dal **lockdown**, che ha cancellato le consuete ferie Pasquali e influito anche sulla stagione estiva. Il **Rent a Car**, nei primi sei mesi dell'anno, *ha totalizzato 52.515 immatricolazioni, contro le oltre 140mila dello scorso anno (-62% rispetto al primo semestre 2019).*

Riuscirà l'estate a salvare il Rent a Car? Come abbiamo sottolineato nel [nostro studio](#), l'auspicio è che il turismo domestico possa dare una mano al settore. Per ora le società del settore, come sottolinea Dataforce, hanno ripreso a targare, ma con circospezione, mantenendo monitorata l'evoluzione dello "stato di salute" del turismo.

## 2019: l'anno del consolidamento del Car Sharing in Italia

June 29 2020

**Simone Bolassa**

*I dati del 19° rapporto di ANIASA, in collaborazione con BAIN & Company, dicono che il 2019 è stato l'anno del consolidamento del Car Sharing in Italia.*



Secondo i dati del 19° rapporto ANIASA, realizzato in collaborazione con BAIN & Company, il 2019 è stato l'anno del consolidamento del Car Sharing in Italia. Se da un lato aumenta del 21% il numero degli iscritti, toccando quota 2,2 milioni, dall'altro diminuisce del 30% il numero degli utenti attivi, cioè quelli che hanno effettuato almeno un noleggio negli ultimi 6 mesi. Rimangono invece stabili il numero dei noleggi toccando quota 11.710.000 e il numero di veicoli in flotta 6300 veicoli.

Questi numeri ci dicono che il Car Sharing, pur essendo ancora un servizio giovane, si sta avviando verso una fase più matura di consolidamento. Coesistono ancora le due fasi di start up e di inizio di consolidamento. Infatti, se il numero dei noleggi è rimasto invariato a fronte di una diminuzione degli utenti attivi è perchè il servizio si sta consolidando attorno a un nucleo di utenti ormai fidelizzati. Cresce, infatti, del 44% in numero di noleggi per utente. Dall'altro lato vediamo ancora una fase tipica dei nuovi business e cioè un aumento dei nuovi utenti spinti dall'effetto novità e dalla curiosità di provare il nuovo servizio.

Cresce, invece, del 15% la durata media del noleggio, da 28 minuti medi a 32. Cresce anche la distanza media percorsa da 6,8 Km a 7,4 Km, segnando un +8%.

Le città dove il Car Sharing è maggiormente diffuso sono: Milano, Roma, Torino e Firenze. Milano si conferma la capitale della mobilità condivisa italiana con 6.150.000 contro i

3.230.000 della seconda, cioè Roma.

Chi è l'utente medio del Car Sharing?

L'utente medio del Car Sharing è maschio ed ha 35 anni. Il rapporto mostra come il Car Sharing venga maggiormente utilizzato da maschi che rappresentano il 65% degli utenti e la fascia d'età dove ha maggiormente successo è quella compresa tra i 26 e i 35 anni che, da soli, rappresentano il 32% degli utenti.

Il servizio è utilizzato uniformemente nei 7 giorni della settimana e normalmente raggiunge il suo picco massimo nella fascia oraria che va dalle 16 alle 19.

Secondo ANIASA il settore, nel 2020, ha scontato un brusco stop a causa dell'emergenza Covid-19. I noleggi sono diminuiti del 73% dei noleggi e il fatturato del 75%. I primi segnali su maggio sono timidamente positivi portando il settore a un livello del 50% della propria attività pre-Covid nelle principali città.

# IL BROKER



## Crollano noleggio a breve termine e car sharing, tiene il lungo termine

**In soli 90 giorni perse 155mila nuove immatricolazioni (3,1 mld di €)**

*Archiapatti sul DL Rilancio: “misure insufficienti, frutto di un approccio ideologico alla mobilità. Per ripartire: una decisa spinta al turismo e incentivi per l’usato Euro6 per svecchiare il parco circolante”*

**“L’impatto dell’emergenza COVID-19 sulla mobilità a noleggio e in sharing è stato pesante. La crisi economica innescata dalla pandemia, il telelavoro e la sospensione dei flussi turistici in ingresso nel nostro Paese hanno bloccato la spinta innovativa della new mobility pay-per-use, che nel 2019 aveva visto crescere la propria flotta di auto e veicoli commerciali leggeri fino a 1,2 milioni di unità, raggiungendo il 25% dell’immatricolato nazionale. Noleggio a breve termine e car sharing, dopo due mesi di fermo quasi totale, a maggio hanno avviato una timida ripresa, ma su numeri ben lontani da quelli pre-COVID. Il noleggio a lungo termine ha incassato il colpo, arrestando le nuove immatricolazioni e prolungando i contratti in essere. Occorrono interventi efficaci da parte dell’Esecutivo che finora ha ignorato i mercati automotive e turismo, prevedendo per queste due filiere strategiche per il nostro Paese misure insufficienti e prive di una visione strategica”.**

Lo scenario emerge dalla presentazione della 19esima edizione del Rapporto ANIASA, l’Associazione che all’interno di Confindustria rappresenta il settore dei **servizi di mobilità** (noleggio veicoli a lungo termine, rent-a-car, car sharing, fleet management, servizi di digital automotive e assistenza nell’automotive).

Nel 2019 il settore del noleggio e del vehicle sharing ha complessivamente registrato una significativa crescita della flotta, raggiungendo quota 1,2 milioni di veicoli in circolazione (+100mila unità rispetto all’anno precedente) e un fatturato di oltre 7 mld di euro (+8% vs 2018). Sul fronte delle immatricolazioni il comparto ha superato quota 500.000 veicoli, attestandosi ormai stabilmente al 25% del mercato nazionale, per un valore record di 11 miliardi di euro di acquisti di nuovi veicoli. Poi l’emergenza COVID, dopo un inizio d’anno positivo, ha travolto anche il settore della mobilità a noleggio.

Nella fase più acuta della crisi sanitaria la flotta dei mezzi a noleggio (soprattutto i furgoni) è rimasta operativa e ha garantito l'ultimo miglio alla distribuzione di prodotti alimentari, farmaceutici e di prima necessità, oltre agli improcrastinabili spostamenti per motivi di lavoro. Nel trimestre marzo-aprile-maggio le immatricolazioni del settore si sono bloccate: in soli 90 giorni si sono **perse 155.000 nuove auto e veicoli commerciali**, per un valore di **3,1 miliardi di euro** e quasi **1 miliardo di entrate per l'Erario** in meno tra IVA e tasse varie.

La pandemia ha colpito in modo diversificato i diversi business della mobilità pay-per-use. Sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing. Ha finora tenuto il lungo termine.

### **Breve termine: “una violenta grandinata ha compromesso il raccolto del 2020”**

Il noleggio a breve termine è stato colpito proprio in prossimità dei suoi momenti di picco stagionale, con il break pasquale azzerato e un'estate praticamente compromessa anche dall'assenza di turismo straniero nella nostra Penisola. Le immatricolazioni sono la cartina di tornasole di questa debacle, con un -98% nel trimestre marzo-aprile-maggio rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Ad aprile addirittura sono state solo 12 le nuove vetture immesse in flotta contro le 27.000 dell'anno precedente. Il crollo è testimoniato da tutti i principali indicatori: numero di noleggi -82%, fatturato

-70%, immatricolazioni -98%. Una parziale ripresa è iniziata nella seconda metà di maggio, ma su numeri totalmente diversi da quelli che di consueto si registrano in questa stagione.

### **Car sharing frenato dal lockdown e dal telelavoro**

Anche il car sharing ha subito un duro contraccolpo. Complice il blocco di marzo-aprile e il parziale fermo degli spostamenti per motivi di lavoro, l'auto condivisa, che pure nel 2019 ha fatto segnare un deciso consolidamento del proprio business (oltre 2 milioni e 100mila iscritti e 12 milioni di noleggi), ha registrato una contrazione del 73% dei noleggi e del 75% del fatturato. Il mese di maggio ha fornito primi segnali parzialmente incoraggianti con il business ritornato al 50% della propria attività pre-Covid nelle principali città.

### **La pandemia frena l'espansione del noleggio a lungo termine che resiste alla crisi**

Il segmento che meno sembra avere subito l'impatto della pandemia, anche in considerazione delle caratteristiche del business (contratti aziendali con durata media di 3 anni), è il noleggio a lungo termine. Un comparto in crescita costante, che lo scorso anno ha raggiunto una flotta di quasi 1 milione di veicoli (+13%) e 282mila immatricolazioni, che da quando si sono palesati i primi casi di COVID nel nostro Paese si è fermato: -73% di immatricolazioni nel cumulato di marzo-aprile-maggio con flotta e fatturato in leggera contrazione, rispettivamente -0,5% e -1%, rispetto al periodo pre-COVID

*“Sconcerta, a quasi quattro mesi dall'inizio della pandemia”, dichiara il Presidente ANIASA – **Massimiliano Archiapatti**, “la totale assenza di attenzione da parte del Governo per due filiere strategiche per l'Italia: l'automotive (11% del PIL) e il turismo (16% del PIL). Gli annunciati voucher vacanze, ridottisi a poche centinaia di euro per limitate fasce di popolazione, riguarderanno solo una piccola parte della filiera. Ci chiediamo anche che fine abbia fatto la campagna “Viaggio in Italia” annunciata dal Premier qualche settimana fa con cui si sarebbe dovuto promuovere a livello internazionale il turismo nel nostro Paese. Sul fronte automotive è imbarazzante l'assenza di risorse messe in campo e di una chiara strategia, a differenza di quanto si sta verificando in altri Paesi d'Europa”.*

*“Senza interventi concreti, la crisi economica fermerà gli acquisti di nuove auto, provocando il collasso del mercato e rallentando il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 14 anni di anzianità). E' ora di abbandonare un approccio ideologico alla mobilità. Per questo ribadiamo al Governo la nostra proposta che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, sull'ambiente e, non ultimo, sul fronte delle Entrate per l'Erario: **estensione dell'ecobonus**, oggi previsto solo per limitate fasce di veicoli, **alle vetture usate con standard di emissioni Euro 6** a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Per venire incontro alle esigenze di cassa del Governo, l'ecobonus potrebbe essere erogato tramite credito d'imposta o mediante esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche (IPT e tassa automobilistica regionale) e avrebbe il pregio di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa (quelle spesso in possesso di veicoli più inquinanti e che senza supporto non cambierebbero la propria auto)”.*

## **Emergenza Covid-19: frenano mobilità a noleggio e sharing mobility**

25 giugno 2020



L'impatto dell'emergenza COVID-19 sulla **mobilità a noleggio e in sharing** è stato pesante. La crisi economica innescata dalla pandemia, il telelavoro e la sospensione dei flussi turistici in ingresso nel nostro Paese hanno bloccato la spinta innovativa della new mobility pay-per-use, che nel 2019 aveva visto crescere la propria flotta di auto e veicoli commerciali leggeri fino a 1,2 milioni di unità, raggiungendo il 25% dell'immatricolato nazionale.

Lo scenario appena descritto emerge dalla presentazione della 19esima edizione del **Rapporto ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità (noleggio veicoli a lungo termine, rent-a-car, car sharing, fleet management, servizi di digital automotive e assistenza nell'automotive).

Nel 2019 il settore del noleggio e del vehicle sharing ha complessivamente registrato una significativa crescita della flotta, raggiungendo **quota 1,2 milioni di veicoli in circolazione** (+100mila unità rispetto all'anno precedente) e un fatturato di oltre 7 mld di euro (+8% vs 2018). Sul fronte delle immatricolazioni il comparto ha superato quota 500.000 veicoli, attestandosi ormai stabilmente al 25% del mercato nazionale, per un valore record di 11 miliardi di euro di acquisti di nuovi veicoli. Poi l'emergenza COVID, dopo un inizio d'anno positivo, ha travolto anche il settore della mobilità a noleggio.

Nel trimestre marzo-aprile-maggio le **immatricolazioni** del settore si sono bloccate: in soli 90 giorni si sono perse 155.000 nuove auto e veicoli commerciali, per un valore di 3,1 miliardi di euro e quasi 1 miliardo di entrate per l'Erario in meno tra IVA e tasse varie.

La pandemia ha colpito in modo diversificato i diversi business della mobilità pay-per-use. Sono crollate le attività di noleggio a breve termine e in sharing, mentre hanno finora tenuto quelle a lungo termine.

“Sconcerta, a quasi quattro mesi dall’inizio della pandemia”, dichiara il Presidente ANIASA – **Massimiliano Archiapatti**, “la totale assenza di attenzione da parte del Governo per due filiere strategiche per l’Italia: l’automotive (11% del PIL) e il turismo (16% del PIL). Gli annunciati voucher vacanze, ridottisi a poche centinaia di euro per limitate fasce di popolazione, riguarderanno solo una piccola parte della filiera. Ci chiediamo anche che fine abbia fatto la campagna “Viaggio in Italia” annunciata dal Premier qualche settimana fa con cui si sarebbe dovuto promuovere a livello internazionale il turismo nel nostro Paese. Senza interventi concreti, la crisi economica fermerà gli acquisti di nuove auto, provocando il collasso del mercato e rallentando il rinnovo del nostro parco circolante nazionale (38 milioni di veicoli), il secondo più anziano del Continente, con oltre il 30% del circolante ante Euro4 (oltre 14 anni di anzianità). Per questo ribadiamo al Governo la nostra proposta che produrrebbe immediati benefici sulla domanda di mobilità, sull’ambiente e, non ultimo, sul fronte delle Entrate per l’Erario: estensione dell’ecobonus, oggi previsto solo per limitate fasce di veicoli, alle vetture usate con standard di emissioni Euro 6 a seguito di rottamazione di veicoli Euro 0, 1, 2, 3 e 4. Per venire incontro alle esigenze di cassa del Governo, l’ecobonus potrebbe essere erogato tramite credito d’imposta o mediante esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche (IPT e tassa automobilistica regionale) e avrebbe il pregio di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa (quelle spesso in possesso di veicoli più inquinanti e che senza supporto non cambierebbero la propria auto)”.

## **Auto: resta prioritaria nella new mobility post Covid**

Publicato il 01/07/2020



L'emergenza sanitaria ha avuto un impatto significativo sulla mobilità degli italiani, che stanno ancora limitando i propri spostamenti per lavoro e convivialità. **Con 2 cittadini su 3 pronti a limitare gli spostamenti mediante il trasporto pubblico locale, l'auto si conferma in cima alle scelte di mobilità post Covid-19** negli scenari di new mobility nazionale. Se da una parte la crisi economica e il telelavoro stanno frenando al momento la domanda di car sharing, dall'altra parte "l'adozione di protocolli di igienizzazione e il ritorno a una 'nuova normalità' restituiranno all'auto condivisa un ruolo strategico per le città".

### ***Studio ANIASA-Bain & Company***

È solo uno dei punti evidenziati dalla ricerca 'Auto protagonista della mobilità post COVID – Gli spostamenti degli italiani nella fase di ripartenza' condotta da ANIASA, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, e dalla società di consulenza strategica Bain & Company. Dallo studio, inoltre, emerge che **in vista dell'estate, il 20% degli italiani è pronto a noleggiare una vettura per le proprie vacanze, mentre oltre 8 su 10 hanno rinunciato o rinviato l'acquisto dell'auto in attesa di incentivi** o di ricorrere a nuove formule di gestione, come il noleggio a lungo termine.

### ***Ancora molta diffidenza nell'utilizzo dei trasporti pubblici***

Lo studio mostra come l'emergenza sanitaria abbia decisamente lasciato il segno. Più della metà degli intervistati, ritiene di poter tornare ai precedenti standard di spostamenti pre pandemia solo tra più di 6 mesi, e un quarto addirittura non prima di un anno. **La maggiore cautela (o timore) riguarda il 'trasporto pubblico locale', che quasi il 70% del campione dichiara di volere utilizzare meno di prima, così come il 47% intende servirsi meno anche dei taxi.** È quindi prevedibile che gli italiani per un po' si muoveranno meno, rinunciando agli spostamenti meno

necessari, in particolare a quelli legati al lavoro e al piacere: 3 italiani su 4 pensano di andare meno di prima al ristorante e lo stesso vale per lo shopping. E, soprattutto, la metà ritiene di non aver più bisogno di spostarsi per andare a lavoro nel medio termine grazie al ricorso delle soluzioni di telelavoro e smart working.

### ***Timori sanitari e telelavoro frenano il car sharing***

Scendiamo nel dettaglio. Il car sharing, che prima del Covid aveva visto un deciso consolidamento della propria base clienti, ha subito una improvvisa battuta d'arresto nei mesi di lockdown. Se il 46% degli italiani intende utilizzarlo come o più di prima, la restante parte intende invece utilizzarlo meno: **di questi il 64% è spinto da preoccupazioni di carattere sanitario, il 30% ritiene di non averne più bisogno per motivi lavorativi** (effetto del telelavoro). Il 44% degli 'scettici' è però pronto a superare i propri timori, in presenza di chiari protocolli di sanificazione delle auto. Secondo l'analisi, superata questa fase iniziale in cui le preoccupazioni relative all'emergenza sanitaria sono ancora troppo vive, **"il car sharing potrà recuperare rapidamente fette di mercato perse negli ultimi mesi** e ampliare la propria clientela a quanti eviteranno di servirsi dei mezzi pubblici".

### ***Il 20% degli italiani pronto a noleggiare un'auto per le vacanze***

**Il 50% degli intervistati dichiara di voler utilizzare il noleggio come o più di prima del Covid.** Per questo business, secondo la ricerca, i timori legati al minor utilizzo sono solo per un terzo legati a ragioni igienico-sanitarie e riguardano nel 54% dei casi invece la variazione delle abitudini lavorative (remote working) o le difficoltà economiche, anche connesse alla perdita/cambio di lavoro (55% del totale). Il 72% degli italiani conferma che andrà in vacanza (in 7 casi su 10 in Italia) e il 20% si dice comunque pronto a farlo con una vettura in noleggio.

### ***L'84% aspetta gli incentivi per acquistare una nuova vettura***

Lo studio ANIASA-Bain & Company esamina anche la **propensione all'acquisto di nuove auto. Il 24% del campione intervistato ammette di aver rinunciato, al momento, all'acquisto. Un altro 60% lo ha solo posticipato.** Chi ha rinunciato o posticipato l'ha fatto per motivi economici (47%) o in attesa di un imminente calo dei prezzi (23%). Per gli intervistati il ritorno all'acquisto è, infatti, legato a incentivi/promozioni (70%) e allo sviluppo di strumenti flessibili. In quest'ottica la formula del noleggio a medio e lungo termine, che garantisce un impegno economico certo nel tempo, senza rischi o sorprese sul valore dell'usato, rappresenta un'opportunità concreta anche per i privati.