

Aniasa festeggia i suoi 60 anni con il record di fatturato

Il presidente Viano: «Noi siamo il motore dell'innovazione nel campo della mobilità in Italia. Il governo ci metta in condizione di svolgere questo ruolo senza porre inutili ostacoli»

Marco Frojo

Nata nel 1965 a Roma, Aniasa ha festeggiato i suoi 60 anni con un fatturato record di 15,8 miliardi di euro nel 2024, in crescita del 13% rispetto a quello dei dodici mesi precedenti. Oggi l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta i servizi di mobilità ha cambiato completamente pelle rispetto agli inizi ma continua a intercettare i più importanti trend in materia di spostamenti delle persone. «Nel 1965 l'associazione è nata sulla spinta di cinque società di autonoleggio attive nel rent-a-car per un totale di 3mila vetture - racconta Alberto Viano, presidente di Aniasa - Il turismo in Italia si stava affermando e alcuni viaggiatori prendevano in considerazione la possibilità di affittare un'auto per i loro spostamenti. Non è un caso quindi che la sede sia a Roma, la principale attrazione turistica del Paese. Oggi siamo impegnati ad intercettare l'innovazione, soprattutto in campo telematico, che apre grandi spazi di crescita della mobilità pay-per-use. Da 3mila veicoli siamo saliti a 1,4 milioni e rappresentiamo il 28% delle immatricolazioni. I primi dati del 2025 lasciano ipotizzare che la quota sia destinata a crescere ulteriormente fino al 30%».

A trascinare i conti di Aniasa è stato ancora una volta il noleggio a lungo termine, che è una realtà ben affermata in ambito aziendale e che si sta rapidamente diffondendo anche fra i privati (sia con partita Iva che con semplice codice fiscale). An-

che il rent-a-car è cresciuto, facendo però i conti con la deflazione dei prezzi. Il car sharing infine continua a far fatica e rappresenta ormai una realtà significativa solo in due città, Milano e Roma.

Tutti e tre i comparti stanno ridefinendo la propria operatività sulla spinta della digitalizzazione e della telematica. «Le tecnologie digitali integrate nei veicoli - prosegue Viano - non solo migliorano l'esperienza di guida, ma trasformano anche la gestione dei veicoli. La telematica, che combina telecomunicazioni e informatica, consente la connessione in tempo reale tra i veicoli, le infrastrutture e i sistemi di controllo, facilitando l'analisi dei dati per ottimizzare la gestione e la manutenzione, migliorare la navigazione e creare interazioni intelligenti con le città. È in questo scenario che le associate operanti nel campo della digital automotive rivestono un ruolo fondamentale nel promuovere l'adozione di tecnologie innovative e nel facilitare la collaborazione tra aziende, enti di ricerca e governi».

L'altro campo in cui Aniasa sta giocando un ruolo cruciale è quello del rinnovamento del parco auto italiano e della transizione verso le motorizzazioni green. «Le società di autonoleggio comprano circa la metà delle auto ibride vendute in Italia per due ordini di motivi - spiega il numero uno di Aniasa - Il primo è che hanno le spalle sufficientemente larghe da un punto di vista finanziario per sostenere un investimento che è superiore a quello ne-

cessario per l'acquisto di un'auto con motore endotermico; la seconda è che, grazie all'uso intensivo che i nostri clienti fanno dei veicoli, la loro vita media è breve e di conseguenza l'obsolescenza limitata».

Secondo Viano le problematiche connesse alla transizione ecologica, unite con quelle relative alla concorrenza cinese, alle difficoltà nel contenere i costi e al più recente ostacolo dei dazi, stanno rendendo la situazione dell'automotive europeo estremamente critica, al punto da richiedere interventi urgenti da parte delle autorità.

Per il presidente di Aniasa le autorità competenti dovrebbero intervenire anche su diversi temi sul tavolo ormai da parecchio tempo, a partire dal Codice della strada che è il più vecchio di tutti, visto che risale al 1992: «Le attività di noleggio veicoli sono ancora oggi regolate da un articolo del Codice che risale a trent'anni fa, quando nel nostro Paese circolavano poche migliaia di vetture a nolo. Oggi la flotta ha raggiunto quota 1,4 milioni e il settore necessita di una normativa specifica e unitaria, che regoli tutti gli aspetti, dall'immatricolazione alla circolazione, con particolare focus sulla fiscalità».

E proprio la fiscalità è l'ambito



Peso: 78%

che, secondo Viano, necessita di maggiore attenzione: «La recente revisione della tassazione dell'auto come fringe benefit è emblematica: pensata per favorire l'adozione di vetture green, ha paradossalmente favorito la permanenza sulle strade italiane dei motori diesel, sui quali non si applica la nuova normativa prevista dalla legge di Bilancio», dice.

L'altro grande tema che si porrà quest'anno è la detraibilità dell'Iva, che in Italia è ferma ormai da quasi due decenni al 40%, contro il 100% previsto dalle regole Ue. A fine anno scade infatti la deroga chiesta quattro anni fa dal governo

italiano, che dovrà decidere se chiederne l'ennesimo rinnovo. «Da ultimo va affrontato il problema dei tributi locali, che devono essere regolamentati in base a criteri di praticità e ragionevolezza e non guardando all'autonoleggio come a un affidabile sostituto d'imposta», conclude Viano.

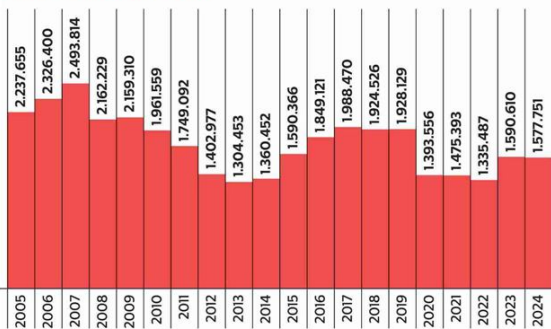


ALBERTO VIANO
Presidente
Aniasa

① Da 3mila veicoli Aniasa è salita a 1,4 milioni e rappresenta il 28% delle immatricolazioni



**LE IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA
GLI ULTIMI VENT'ANNI**



INUMERI

Fonte: UNRAE



Peso:78%

In positivo il noleggio a lungo termine

Dopo la forte frenata registrata lo scorso anno, le immatricolazioni sono tornate in territorio positivo (+11,5%)
Domina il segmento corporate

Sibilla Di Palma

La progressiva affermazione di una nuova cultura della mobilità, basata sul principio del non possesso del veicolo; la percezione sempre più diffusa del noleggio a lungo termine come formula a basso rischio per accedere a veicoli elettrificati e sperimentare nuove tecnologie; l'ampliamento continuo della rete distributiva, con un numero crescente di broker e concessionari che propongono soluzioni di noleggio, soprattutto nei contesti urbani. Sono alcuni dei fattori che dovrebbero favorire l'ulteriore diffusione del noleggio a lungo termine, anche tra i privati. Il trend è delineato nel 24esimo rapporto Aniasa sul noleggio veicoli, in cui si evidenzia il buon andamento del settore.

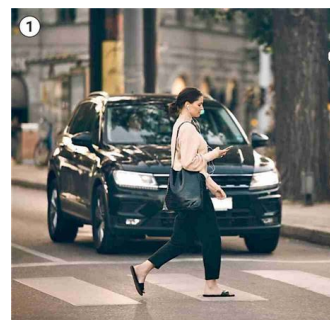
Nel primo trimestre dell'anno in corso, il giro d'affari del long term è cresciuto del 10%, la flotta è aumentata del 4,7% e anche le immatricolazioni sono tornate in territorio positivo (più 11,5%) rispetto allo stesso periodo del 2024. Il dato segue la forte frenata registrata lo scorso anno (meno 18%), dovuta soprattutto alle incertezze scatenate dalla nuova normativa sui fringe benefit che ha causato un rallentamento dei rinnovi, spingendo molto le aziende ad allungare i contratti già in essere. Quest'ultima prevede che, a partire da quest'anno, la tassazione dei fringe benefit per le au-

to aziendali concesse in uso promiscuo ai dipendenti non sarà più basata sulle emissioni di CO2, ma esclusivamente sulla tipologia di alimentazione del veicolo. Per evitare penalizzazioni ai contratti già in essere, è stato introdotto un regime transitorio. Le auto aziendali ordinate entro il 31 dicembre 2024 e concesse in uso promiscuo ai dipendenti entro il prossimo 30 giugno continueranno a essere tassate secondo le regole precedenti, basate sulle emissioni di CO2. Lo scorso anno il noleggio a lungo termine ha raggiunto una flotta di veicoli di quasi 1,3 milioni di veicoli (più 6% e più 70 mila unità rispetto al 2023), superando i 12,5 miliardi di euro di fatturato complessivo (compreso quello da rivendita dell'usato).

Tra i principali trend registrati, figurano: l'aumento delle durate dei contratti (l'80% supera i 36 mesi), il ritorno alla crescita del canale dei privati che noleggiavano (più 3%), l'aumento costante del business dei veicoli commerciali leggeri, oggi 225 mila in parco (più 7,5%).

La distribuzione del fatturato dei contratti di noleggio evidenzia una netta predominanza del segmento corporate, che lo scorso anno ha generato oltre 7,3 miliardi di euro, pari all'83% del giro d'affari complessivo, con una crescita del 16% su base annua. La penetrazione del noleggio è massima nelle grandi aziende, mentre cala progressivamente tra Pmi e microimprese. Il segmento privati continua a rappresentare una quota limitata

del mercato (10% del fatturato), ma l'aspettativa è di un'ulteriore crescita per questo segmento nel prossimo futuro. Guardando alla composizione della flotta, i diesel restano predominanti (46%), anche se in calo di sei punti percentuali rispetto al 2023. I veicoli ibridi elettrici rappresentano la seconda alimentazione in termini di quota (29%) e sono quelli che sono cresciuti maggiormente (più 6%) rispetto al 2023. Questo tipo di alimentazione si va infatti consolidando come opzione di compromesso tra autonomia e sostenibilità, anche grazie all'assenza di ansia da ricarica e a una maggiore accessibilità economica rispetto all'elettrico puro. Segue l'alimentazione a benzina (13%), in discesa di un punto sul 2023, mentre restano ancora marginali le plug-in (7%) e soprattutto i veicoli elettrici (4%, più 0,5% sul 2023). Un dato che dimostra come il full electric abbia ancora bisogno, per compiere il salto di qualità, di infrastrutture adeguate e di politiche incentivanti stabili.



① I diesel restano predominanti (46%), anche se in calo del 6% rispetto al 2023. I veicoli ibridi elettrici sono la seconda alimentazione



Peso: 36%

L'Automotive naviga nella nebbia

Bain: all'orizzonte c'è una stagnazione innescata dalle politiche europee

Marco Frojo

Le prospettive del settore automobilistico non erano rosee prima dell'annuncio dei dazi da parte dell'amministrazione Usa e sono diventate ancora più cupe dopo. All'orizzonte c'è una stagnazione prolungata. E questo nonostante l'auto continui ad essere il mezzo di trasporto di gran lunga preferito dai cittadini, soprattutto in Italia. Le politiche europee hanno però forzato una transizione verso l'elettrico, per la quale i consumatori non erano pronti (e se è per questo neanche la case automobilistiche occidentali), creando incertezza normativa e senza tra l'altro riuscire ad incidere in maniera significativa sulle emissioni del parco auto circolante.

A tratteggiare questo fosco scenario è uno studio di Bain & Company e Aniasa che, non a caso, si intitola "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive" che, per il nostro Paese, rileva una crescita dell'usato invece che un aumento delle vendite di nuove vetture, a testimonianza del disorientamento causato da normative complesse e prezzi in continuo aumento. «Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento - spiega Gianluca Di Loreto, il partner di Bain & Company che ha realizzato il report - la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geo-

litiche impongono un cambio di paradigma. Il comparto automotive non può più contare sulla crescita come driver naturale. In questo contesto, solo chi saprà ripensare la propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità potrà restare competitivo nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale».

Secondo Di Loreto la gravità della crisi del settore automobilistico a livello mondiale è evidenziata dal disaccoppiamento fra il suo andamento e quello del Pil. Prima del 2019 i due valori viaggiavano appaiati - quando cresceva l'uno cresceva anche l'altro - negli ultimi sei anni la congiuntura mondiale ha invece mostrato una lenta ma costante ripresa, mentre la produzione di autoveicoli ha subito un declino marcato e duraturo, consolidato da fattori come la carenza globale di semiconduttori e le forti tensioni sulle catene logistiche internazionali. Le proiezioni al 2030 indicano un tasso di crescita a livello mondiale di appena lo 0,2%.

Se nel periodo 2001-2017, che è stato caratterizzato da un tasso di crescita annuo composto del 3,3%, l'Asia (e in particolare la Cina) guidava la crescita globale, oggi lo scenario è cambiato: per il periodo 2017-2030, si prevede una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%) e un declino nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea. (-1,2%).

Al contrario, emergono nuove aree di potenziale espansione come l'Asia meridionale (+2,7%) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda, grazie all'urbanizzazione crescente e al miglioramento delle condizioni economiche locali.

Entro il 2028 l'Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. Il Nord America segue un trend analogo, con uno scarto negativo di 7,5 milioni di unità. Queste cifre testimoniano un rallentamento strutturale della domanda che rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati.

Nel nostro Paese il prezzo resta il fattore discriminante per i consumatori, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Nel primo trimestre del 2025 le ibride hanno raggiunto il 50% del mercato, mentre le Bev sono rimaste ferme al 5%, soprattutto tra i privati e nel Mezzogiorno, con una penetrazione reale sotto il 5%.

«L'auto elettrica mostra timidi segnali di ripresa - aggiunge l'esperto di Bain - ma il trend positivo riguarda solo le compatte, mentre le vetture di fascia alta restano stagnanti. La sostituzione del diesel, ormai quasi scomparso, non ha prodotto benefici sulle emissioni medie di CO2, che rimangono oltre i 115 g/km, superiori anche ai livelli del 2015».

0,2%

L'AUTO

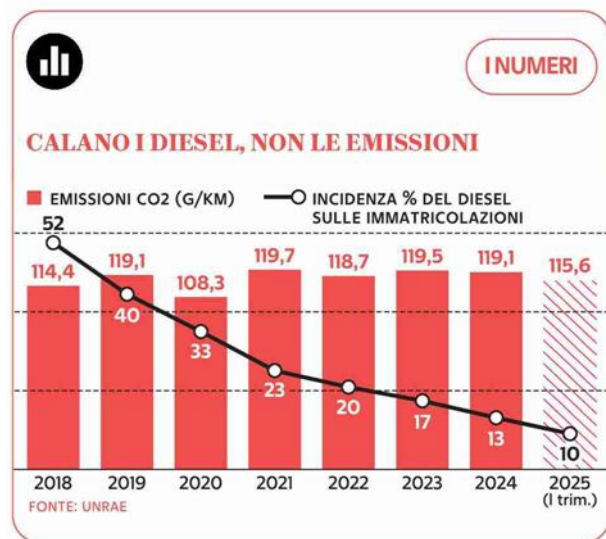
Le proiezioni al 2030 indicano un tasso di crescita a livello mondiale di appena lo 0,2%



Peso: 55%



① Palazzo Berlaymont a Bruxelles sede della Commissione europea



Peso:55%

Rent-a-car, inizio anno in chiaroscuro

Il breve termine parte con ricavi in crescita, ma con un calo delle flotte

Luigi dell'Olio

Si avvicina l'estate, che tradizionalmente è il banco di prova per comprendere lo stato di salute del noleggio a breve termine. I turisti, infatti, sono grandi "consumatori" di rent-a-car e gli operatori del settore si stanno attrezzando per rinnovare l'offerta all'insegna delle dotazioni tecnologiche e della sostenibilità ambientale. Il comparto arriva a questo appuntamento dopo un avvio di 2025 in chiaroscuro: infatti, secondo le rilevazioni di Aniasa, a fronte di una crescita del fatturato (+6,4%) e dei noleggi (+0,8%), comunque non scontata alla luce dell'incertezza che sta interessando sia la congiuntura, sia lo scenario geopolitico internazionale, vi è stato un calo dei giorni di noleggio (-3,5%),

della flotta in circolazione (-5,5%) e delle immatricolazioni (-2,7%).

Al di là dei numeri, il mercato è alle prese con trasformazioni radicali. In particolare, l'avvento della digitalizzazione ha cambiato pro-

fondamente il modo in cui gli utenti accedono ai servizi di noleggio. Le tradizionali agenzie fisiche lasciano sempre più spazio a piattaforme online e app mobile che permettono di gestire l'intero processo - dalla prenotazione al pagamento, fino all'apertura del veicolo - senza passaggi al banco. L'esperienza diventa così più flessibile e coinvolgente, grazie anche ai nuovi servizi che integrano la navigazione Gps, l'assistenza in tempo reale e - in alcuni casi - anche suggerimenti personalizzati in base all'itinerario.

Un altro trend forte è la crescente ibridazione tra noleggio a breve termine e car sharing. Se un tempo le due formule rispondevano a bisogni diversi (la prima per periodi di giorni, la seconda per spostamenti urbani rapidi), oggi si assiste alla nascita di modelli misti. Diverse piattaforme offrono veicoli prenotabili per un'ora o per più giorni, adattandosi alla durata e alla destinazione d'uso. Dal lato della domanda, poi, i clienti chiedono contratti flessibili, tariffe trasparenti e opzioni pay-per-use. Se ne parla meno che in passato, ma anche nel settore cresce l'attenzione all'ambiente, tanto che cresce la quota di veicoli ibridi ed elettrici messi a disposizione dagli operato-

ri, anche per adeguarsi alle restrizioni crescenti nelle città di medie e grandi dimensioni. Alcune società prevedono incentivi per chi sceglie modelli a basso impatto ambientale, mentre altre puntano su flotte full electric, alimentate da colonnine di ricarica proprietarie o convenzionate.

L'innovazione richiede investimenti importanti e pertanto le aziende del settore si trovano a fronteggiare un aumento dei costi, che si somma agli sforzi per fare i conti con l'innalzamento generalizzato dei listini e un crescente incremento dei costi gestionali, causato da vari fattori, come la crescita esponenziale dei danni e dei furti (totali e parziali) e dei canoni concessori pagati ad aeroporti e stazioni ferroviarie.

I numeri relativi al primo trimestre di quest'anno in buona parte confermano i trend del 2024, anno nel quale gli operatori hanno registrato un giro d'affari di oltre un miliardo e mezzo di euro, in progresso di cinque punti percentuali sul 2023, mentre i noleggi sono aumentati del 10%, toccando quota 4,7 milioni. Le giornate di noleggio si sono attestate a quota 38 milioni e la flotta sul territorio si è consolidata a 140mila unità (+2,3%) per soddisfare una domanda in aumento.



① I turisti sono grandi utenti di rent-a-car e gli operatori stanno aggiornando le flotte



Peso: 35%

Volkswagen in cima al podio dei noleggi

Nella top 5, al secondo posto si colloca
Bmw, seguita da Fiat, Audi e Toyota

Volkswagen cresce e si conferma al primo posto nella top 5 dei brand più immatricolati dalle società di noleggio a lungo termine nel 2024 (35.820 vs 35.389). Gli altri due marchi in terreno positivo sono Bmw al secondo posto (31.456 vs 22.195) e Toyota al quinto (24.181 vs 17.661), che riducono il gap dalla vetta con un balzo rispettivamente di 9.261 e 6.520 vetture, contro le sole 431 in più per Volkswagen. In calo Fiat (terzo posto), che registra una flessione marcata (28.861 vs 47.082), e Audi (quarto), in leggera discesa (28.232 vs 28.666).

Tra i cinque modelli più immatricolati nel lungo termine, Panda (Fiat) subisce un forte calo ma mantiene il primo posto nel 2024 (18.983 vs 26.956). Seguono Tiguan (Volkswagen), X1 (Bmw) e Sportage (Kia), che si collocano rispettivamente al secondo, terzo e quarto posto, guadagnando quote sui concorrenti (10.872 vs 9.290, 8.988 vs 2.691, 8.186 vs 7.001). T-Roc (Volkswagen), al quinto posto, chiude in calo (6.978 vs 7.471).

È quanto emerge dall'ultimo rapporto Ania-

sa, che fotografa lo stato di salute del settore, evidenziando che il 2024 è stato un anno difficile per il noleggio, archiviato con quasi 311.000 vetture immatricolate in meno, pari a una flessione del 18% sul 2023. A pesare, secondo l'associazione, è stato il dibattito sulla futura normativa del fringe benefit, che ha rallentato i rinnovi spingendo molte aziende a prorogare i contratti in essere. La penetrazione del noleggio a lungo termine sulle immatricolazioni totali scende al 20%, quattro punti in meno rispetto al 2023, ma resta comunque centrale nella gestione delle flotte corporate e mostra una crescita costante anche tra i privati. - v.d.c.

1,2%

LA CRESCITA

Il marchio tedesco si è confermato primo grazie a una crescita dell'1,2% da 35.820 a 35.389 veicoli



Peso: 16%

Durate più lunghe, ma meno contratti

Il settore ha perso le caratteristiche originali per avvicinarsi sempre più al noleggio a breve termine

Luigi dell'Olio

Meno contratti, ma durate più lunghe. Il car sharing si avvicina alle dinamiche del breve termine, mentre l'offerta deve fare i conti con la rigidità normativa nazionale, che limita lo sviluppo della mobilità green rispetto agli altri Paesi occidentali.

Secondo quanto emerge dalle analisi di Aniasa, nel 2024 si sono consolidate le tendenze già emerse negli anni precedenti. In particolare, è proseguita la crescita degli utenti complessivi e di quelli attivi (gli utilizzatori almeno una volta al mese) che sono arrivati a quota 330 mila, a fronte di 1,2 milioni di iscritti, nonché della durata media, che ha raggiunto le due ore e sei minuti. Fino a qualche anno fa, le statistiche erano espresse in minuti, a fronte di tempi di utilizzo molto più brevi. In parallelo è proseguito il calo del numero di noleggi (da quasi 5 milioni a poco più di 4,2 milioni), della flotta e quindi dei noleggi per utente (arrivati a quota 3,4), indicatore chiave della fedeltà della base utenti. Tirando le fila, l'immagine del settore è molto diversa rispetto a quello conosciuto fino al pre-Covid. Si è passati da un modello "puro", basato su noleggio al minuto, in modalità

free floating, per spostamenti brevi, a una sorta di noleggio a breve termine sui generis, con noleggio orario/giornaliero, in modalità free floating, ma anche con alcuni posteggi fissi, per spostamenti brevi e medi. Il tutto mentre le forme di modalità cosiddetta "dolce", come monopattini e bike sharing, stanno vivendo un momento complicato in seguito all'evoluzione normativa, che ha imposto nuovi standard operativi per la sicurezza degli utenti e della circolazione. Come già emerso in passato, Milano e Roma dominano il mercato, con il 70% dei noleggi italiani concentrato nelle due principali città.

Lo studio contiene un approfondimento anche sul segmento del corporate car sharing, che consiste nell'utilizzo condiviso di una flotta aziendale da parte di dipendenti della stessa organizzazione o, in alcuni casi, di più aziende collegate. Il servizio può essere erogato da operatori di noleggio a lungo termine, che forniscono sia i veicoli, sia l'infrastruttura tecnologica per la condivisione. In alternativa, l'azienda può limitarsi a noleggiare i veicoli e sviluppare internamente - con il supporto di operatori del settore - una soluzione persona-

lizzata. Questa modalità viene impiegata prevalentemente per i veicoli operativi, utilizzati per missioni di servizio da parte di più figure tecniche. Nel 2024 il numero dei veicoli in corporate car sharing è stato pari a quasi 4.552 (in contrazione dell'8% rispetto al 2023). Di solito, i veicoli in corporate car sharing vengono utilizzati prevalentemente nei centri urbani, caratterizzati da limitazioni alla circolazione, il che giustifica il peso (57%) rivestito dai veicoli ibridi ed elettrici.

Per Aniasa, è necessario un intervento sulla fiscalità per rilanciare il settore, che contribuisce in modo importante alla transizione ecologica. Attualmente sono esenti dall'imposta le prestazioni di trasporto pubblico urbano di persone, effettuate tramite taxi. Mentre sono assoggettate all'Iva al 10% le prestazioni di trasporto extraurbano di persone e quelle rese con mezzi diversi dai taxi. L'associazione di settore chiede che questa aliquota di favore venga estesa ai servizi di sharing mobility. Con gli analisti che auspicano l'innovazione normativa in occasione dell'attuazione della legge delega per la riforma tributaria, attesa a breve.

330

Gli utenti attivi
nel car sharing
sono 330mila

① Milano e Roma
dominano
il mercato: loro
da sole contano
per il 70% dei
noleggi italiani



Peso: 36%