

Indice Articoli ANIASA

10 Maggio 2025

ANIASA

07/05/2025	LANAZIONE.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 2
09/05/2025	ALVOLANTE.IT	SETTORE AUTO: C'È INCERTEZZA PER IL FUTURO	Pag. 3
09/05/2025	CORRIERE.IT	AUTO, IL CAR SHARING È IN CRISI MA VOLANO I NOLEGGI A LUNGO TERMINE	Pag. 6
09/05/2025	ASEFIBROKERS.COM	MERCATO AUTO IN CRISI FINO AL 2030: EUROPA IN DECLINO E ELETTRICO CHE FATICA A DECOLLARE	Pag. 8
09/05/2025	TOPDEALERSITALIA.IT	AUTO IN FRENATA: IL MOTORE DELL'EUROPA RISCHIA IL COLLASSO	Pag. 10
09/05/2025	VIRGILIO.IT	AUTO IN ITALIA: VOLA L'USATO, ELETTRICO INCHIODATO	Pag. 13
07/05/2025	QUOTIDIANO.NET	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 15
07/05/2025	TISCALI.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34% ECONOMIA TISCALI TV	Pag. 16
07/05/2025	ILRESTODELCARLINO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 17
07/05/2025	ILTELEGRAFOLIVORNO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 18

Aniasa: cresce la mobilità a noleggio, quota immatricolato al 34%

Aniasa: cresce la mobilità a noleggio, quota immatricolato al 34%

Settore auto: c'è incertezza per il futuro

Secondo uno studio dell'**Aniasa** il mercato europeo in declino almeno fino al 2030. In Italia l'usato supera di molto il nuovo. I dazi e la bassa domanda in Cina hanno messo in crisi la Germania.



UN FUTURO INCERTO

Il futuro dell'automotive è **incerto**. È quanto emerge dalla nuova edizione dello studio annuale condotto dall'**ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital) e Bain & Company, intitolato "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive". Lo studio fa una fotografia piuttosto dettagliata di un settore, quello dell'auto, alle prese con un delicato contesto geopolitico, con normative sempre più articolate e restrittive. Dinamiche che incidono direttamente su un **consumatore**, che oltre a essere **disorientato**, ha perso buona parte della sua capacità di acquisto a causa dell'incremento vertiginoso dei prezzi delle vetture.

RALLENTAMENTO GENERALIZZATO

Secondo il report dell'**ANIASA**, dopo un lungo **ciclo positivo** che, tra il 2001 e il 2017, aveva fatto registrare un tasso di crescita annuo del +3,3%, il mondo dell'auto mondiale si trova oggi in una fase di stagnazione strutturale. Dal 2019 la ripresa economica globale non si è tradotta

in un ritorno ai livelli produttivi pre-pandemici. Eventi come la “crisi” dei semiconduttori, che hanno comportato i colli di bottiglia nella logistica, e l’incertezza sui mercati hanno contribuito a un **rallentamento** generalizzato. E le prospettive future sono tutt’altro che rosee. Secondo lo studio, entro il 2030 il settore crescerà appena dello 0,2% annuo.

Le grandi economie industriali registrano tutte il **segno meno**: Europa -0,6%, Nord America -0,4%, Giappone e Corea -1,2%, con una Cina ormai in fase di stabilizzazione (+0,3%). Di contro, si aprono spiragli in Asia meridionale (+2,7%) e Sud America (+1,5%), aree dove l’urbanizzazione e l’aumento del **reddito** pro-capite potrebbero sostenere una nuova domanda.

L’USATO LA FA DA PADRONE

In Italia, lo studio evidenzia un ritorno all’uso dell’automobile come **mezzo principale** per gli spostamenti. Tuttavia, questo non corrisponde a una crescita del mercato del nuovo. Anzi, l’usato supera sistematicamente il nuovo, sintomo di incertezza normativa e di un prezzo medio d’acquisto percepito come eccessivo. Il risultato è un **parco circolante** che invecchia rapidamente, con implicazioni negative anche sul fronte ambientale.

LE BEV FERME AL 5%

Le **auto ibride** raggiungono ormai il 50% delle nuove immatricolazioni, ma le **elettriche pure** (BEV) restano ferme a una quota di mercato 5%, con una penetrazione ancora inferiore nel Mezzogiorno. Le ragioni? Prezzo, scarsa fiducia e una rete di ricarica che cresce, ma non abbastanza da assicurare gli utenti privati. Il declino del **diesel**, che un tempo dominava il mercato, non ha avuto l’effetto sperato: le emissioni medie di CO₂ restano oltre i 115 g/km, superiori ai valori registrati nel 2015.

I DAZI

In uno scenario già difficile, si inserisce la nuova incutine dei dazi. Gli Stati Uniti stanno intensificando l’uso di **barriere commerciali** come leva per rilanciare la manifattura domestica, oggi al minimo storico in termini di occupazione e incidenza sul PIL. A farne le spese, con conseguenze già visibili, sono stati i brand tedeschi, particolarmente esposti su mercati esteri. Secondo lo studio circa il 50% dei loro volumi è a rischio. Comparto dell’auto **tedesco** che sta affrontando anche la “crisi” della domanda in Cina. Nel 2024, gli Stati Uniti sono il primo mercato **importatore** di veicoli leggeri, con circa 5 milioni di unità, il 23% del loro fabbisogno interno. Le importazioni americane provengono in gran parte da marchi asiatici e, in particolare, Toyota, Hyundai e Kia, mentre le Case cinesi sono praticamente assenti. Secondo posto tra i maggiori importatori di auto per l’Europa, con oltre 4 milioni di auto, e il Medio Oriente. **Cina** e Giappone sono però quasi completamente autosufficienti.

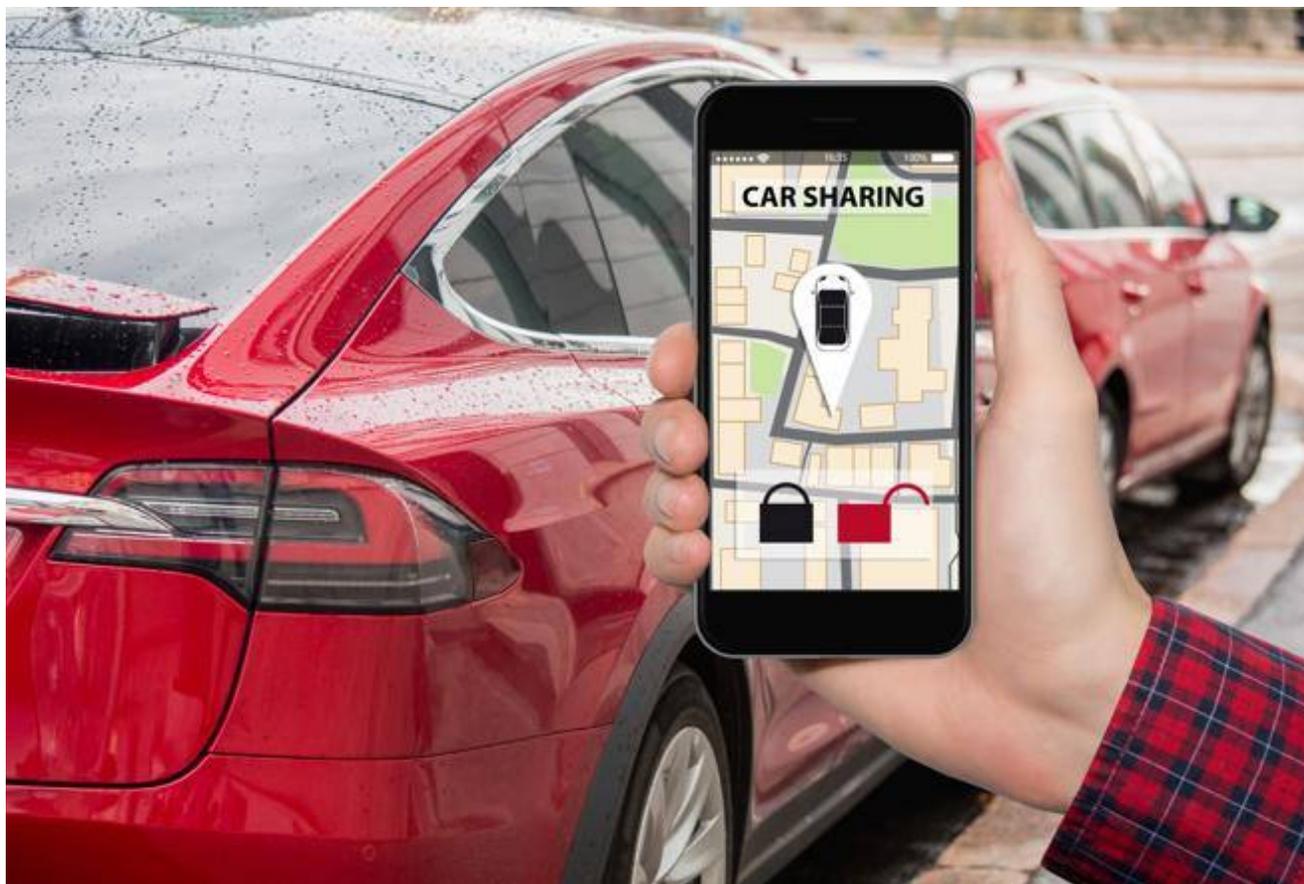
LA TRANSIZIONE

Il quadro delineato dallo studio dell'**ANIASA** mostra un'**Europa in affanno**, letteralmente incastrata tra pressioni normative, costi di produzione elevati, assenza di una visione industriale unitaria e concorrenza cinese. La transizione verso l'elettrico appare disallineata rispetto alle reali esigenze del mercato: la domanda non segue il ritmo imposto dalle regolazioni. L'effetto è un sistema produttivo frammentato, sottoutilizzato e poco competitivo, che rischia di perdere terreno a favore di nuovi poli industriali emergenti.

LE OPINIONI

Secondo le stime, entro il 2028 l'Europa accumulerà un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte nel 2022. "L'industria automobilistica europea è a un bivio," ha affermato Alberto Viano, presidente **ANIASA**. "Norme sempre più stringenti, una domanda debole e il contesto geopolitico impongono un **ripensamento strutturale**." Dello stesso avviso Gianluca Di Loreto, Partner di Bain & Company e responsabile italiano del settore automotive: "Il comparto non può più fare affidamento sulla crescita. Solo chi saprà ridefinire **geografie produttive**, catene del valore e capacità di adattamento potrà restare competitivo."

Auto, il car sharing è in crisi ma volano i noleggi a lungo termine



Secondo il rapporto **Aniasa**, il settore del noleggio veicoli, nel 2024, ha espresso il 28% delle auto nuove, con una quota crescente di veicoli green, nonostante il calo di immatricolazioni del 2024. La 'fotografia' dell'associazione che rappresenta l'intero settore

A dispetto della persistente emorragia del mercato, con un continuo calo delle immatricolazioni, in Italia il comparto del noleggio prosegue nella sua avanzata. E' la buona notizia che emerge dal consueto rapporto annuale di **Aniasa** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital): il presidente Alberto Viano ha sottolineato che nel 2024 il 28% delle auto nuove stata assorbita dall'autonoleggio, con una quota crescente di veicoli green: il 32% erano elettriche e il 48% ibride plug-in. Dati importanti che confermano la crescente importanza del noleggio nel nostro Paese con un giro d'affari che ha raggiunto i 15,8 miliardi di euro e una flotta di 1,4 milioni di veicoli circolanti.

Bene il noleggio a lungo termine

Il settore ha archiviato un 2024 pi che soddisfacente: i noleggi sono cresciuti del 10%, toccando quota 4,7 milioni, le giornate di noleggio si sono attestate a quota 38 milioni e la flotta sul territorio si consolidata a 140mila unit (+2,3%) per soddisfare la domanda in aumento. A trainare il comparto soprattutto il noleggio a lungo termine che offre ora una flotta di veicoli di circa 1,3 milioni di veicoli (+6% e +76mila unit rispetto al 2023), nonostante la frenata delle immatricolazioni. Da sottolineare anche l'aumento della durata dei contratti (l'80% supera i 36 mesi), il ritorno alla crescita del canale privati che noleggiavano (+3%) e l'aumento del giro d'affari anche per i commerciali leggeri, oggi 225mila in parco (+7,5%).

La frenata del car sharing

Pi problematica la situazione nel mondo car sharing: nel 2024 sono stati effettuati poco pi di 4,2 milioni di noleggi di vetture (5 mln nel 2023 e 10 milioni nel 2019) da 330.000 utenti iscritti al servizio. Inoltre si contratta la flotta a circa 3.300 unit (tutte ibride e elettriche), met delle quali restano mediamente non disponibili a causa dei continui furti (parziali e anche totali) e dei danneggiamenti che cronicamente colpiscono questi veicoli. L'80% della flotta complessiva concentrata su Milano e Roma.

9 maggio 2025 (modifica il 9 maggio 2025 | 09:01)

Mercato auto in crisi fino al 2030: Europa in declino e elettrico che fatica a decollare



Il settore automotive globale sta vivendo una fase di profonda trasformazione, segnata da stagnazione e nuovi equilibri geopolitici. Secondo lo studio “*Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell’automotive*” di ANIASA e Bain & Company, il mercato europeo è destinato a un declino almeno fino al 2030, con un calo annuo dello 0,6%, mentre nuove tensioni commerciali e lenta diffusione dell’elettrico complicano ulteriormente il quadro.

Dopo decenni di crescita trainata dall’Asia, oggi la domanda globale si sta ridisegnando: la Cina rallenta (+0,3%), mentre Europa e Nord America registrano contrazioni. A emergere sono nuovi mercati come Asia meridionale (+2,7%) e Sud America (+1,5%), dove urbanizzazione e migliori condizioni economiche potrebbero trainare le vendite. Intanto, entro il 2028, l’Europa accumulerà un deficit di 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni, con gravi ripercussioni per i costruttori più esposti, in particolare quelli tedeschi.

Le tensioni commerciali aggravano la situazione, con i dazi USA che colpiscono soprattutto i marchi tedeschi, già alle prese con il calo in Europa e la flessione in Cina. Le case asiatiche, invece, pur essendo le più esportate negli Stati Uniti, hanno parzialmente mitigato il rischio localizzando parte della produzione in territorio americano.

In Italia, il mercato auto mostra segnali contraddittori: se l’auto privata rimane centrale per la mobilità, le vendite di nuove vetture ristagnano a favore dell’usato, spinto da prezzi elevati e normative complesse. Le ibride conquistano il 50% del mercato, mentre l’elettrico fatica a superare il 5%, con una diffusione reale ancora inferiore al Sud. Nonostante il crollo del diesel, le emissioni medie di CO₂ restano superiori ai livelli del 2015, attestandosi oltre i 115 g/km. A livello europeo, la crescita delle auto elettriche è stagnante da tre anni, segno che la transizione è più guidata dalle normative che da una reale convinzione dei consumatori.

Con un parco circolante che invecchia e una domanda sempre più orientata al risparmio, il futuro dell’automotive si prospetta incerto, tra sfide geopolitiche, tensioni commerciali e una transizione energetica ancora lontana dall’essere compiuta.

“L’industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un

bivio. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento”, ha commentato il presidente di ANIASA, Alberto Viano. “La frammentazione dell’offerta, la bassa saturazione degli impianti e l’assenza di una visione unitaria minacciano la competitività del continente nel medio periodo”.

Auto in frenata: il motore dell'Europa rischia il collasso

Home » Auto in frenata: il motore dell'Europa rischia il collasso



Ecco la sintesi della nuova ricerca condotta da **ANIASA** e Bain & Company sul mercato automotive.

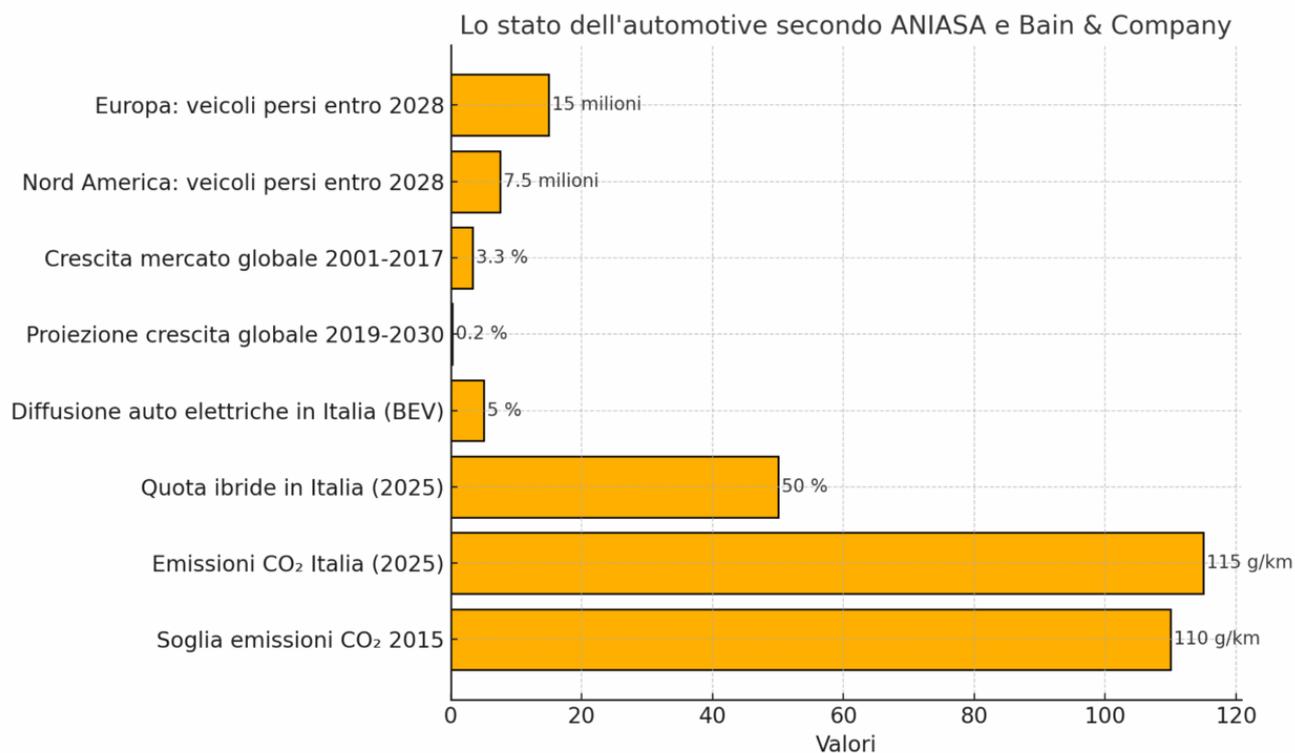
Il futuro dell'automotive non passa più per le autostrade della crescita. Il nuovo studio di **ANIASA** e Bain & Company fotografa un settore alle prese con un declino strutturale, destinato a protrarsi almeno fino al 2030. Il rallentamento della domanda globale, la stagnazione dei veicoli elettrici e i nuovi scenari geopolitici – tra dazi e conflitti economici – costringono l'industria a rivedere strategie, mercati e modelli. L'Italia, intanto, torna a muoversi in auto, ma a comprare è sempre meno. Un parco circolante che invecchia e un'elettrificazione che non decolla raccontano il fallimento (almeno parziale) della transizione in atto.

Europa a passo lento

Dopo una crescita sostenuta fino al 2017, l'automotive europeo è entrato in un ciclo discendente che sembra inarrestabile. Le proiezioni parlano chiaro: da qui al 2030 il Vecchio Continente perderà 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni. E non va meglio nel Nord America. Solo l'Asia meridionale e il Sud America mostrano segnali di vitalità. *“Il rallentamento della domanda nei mercati maturi è ormai strutturale, e costringe le Case a ridisegnare la propria presenza geografica”*, ha spiegato **Gianluca Di Loreto**, partner di Bain & Company. L'Europa, oggi, paga una transizione energetica troppo ambiziosa, senza ancora una risposta concreta dalla domanda.

Dazi e tensioni: l'auto diventa geopolitica

Il ritorno ai dazi come leva politica sta ridisegnando la mappa industriale globale. I costruttori tedeschi sono tra i più esposti: dipendono da mercati in calo e subiscono barriere crescenti. *“Circa metà dei volumi dei brand tedeschi è oggi a rischio, tra stagnazione interna, freno cinese e ostilità USA”*, afferma **Alberto Viano**, presidente di **ANIASA**. In parallelo, la Cina domina l'industria manifatturiera globale, mentre gli USA cercano di rilanciare la produzione interna, ormai scesa a livelli minimi storici. Il risultato è un mercato frammentato, dove la politica influenza le scelte industriali quanto (se non più di) la tecnologia.



Italia: l'auto si usa, ma non si cambia

Nel nostro Paese l'automobile rimane centrale per la mobilità quotidiana, ma gli italiani preferiscono l'usato. Prezzi in crescita, incertezza normativa e mancanza di incentivi chiari frenano il mercato del nuovo. Il diesel è quasi sparito, ma le emissioni restano alte. *“La sostituzione tecnologica non ha portato i benefici sperati: le emissioni medie superano ancora i livelli del 2015”*, osserva **Gianluca Di Loreto**. Le auto elettriche pure faticano, soprattutto nel Sud e tra i privati, mentre le ibride conquistano metà del mercato. Una transizione a metà, più figlia dell'offerta che della reale domanda.

Un'industria da ripensare La fotografia scattata da **ANIASA** e Bain & Company evidenzia un cambiamento profondo. *“Il comparto non può più affidarsi alla crescita spontanea: serve una strategia nuova, basata su flessibilità, riorganizzazione produttiva e presenza selettiva nei mercati”*, avverte **Alberto Viano**. L'Europa, in particolare, è chiamata a scelte radicali per non perdere il treno della competitività industriale. In un contesto dove stagnazione, frammentazione e tensioni internazionali sono la nuova normalità, l'unica via per restare in corsa è *“ripensare*

l'intero ecosistema auto con coraggio e visione", conclude Gianluca Di Loreto.

Auto in Italia: vola l'usato, elettrico inchiodato



Se c'è una cosa che in **Italia** resiste a ogni cambiamento è l'amore per l'**auto**. Nessuno vuole rinunciarci. Lo dicono i dati, lo conferma il traffico, lo si vede ogni mattina in tangenziale. Ma attenzione: questo non vuol dire che si stiano vendendo più vetture nuove. Anzi, il contrario. Secondo l'indagine annuale di **Aniasa** e Bain & Company, il mezzo privato è tornato prepotentemente al centro delle abitudini di mobilità. La gente ha ripreso a usarlo come mezzo principale per spostarsi, senza troppe esitazioni. Però c'è un "però": non c'è voglia (o possibilità) di spendere.

Il nuovo in seconda fila

Il mercato delle nuove immatricolazioni langue, mentre **l'usato vola**. Perché? La risposta è semplice: il prezzo. Troppe incertezze, stipendi fermi, e la paura di sbagliare investimento. Il 35% di chi sceglie modelli cinesi o asiatici lo fa per una questione di costo.

In un contesto del genere, non stupisce che le ibride abbiano raggiunto il 50% del mercato nel primo trimestre del 2025. Sono ritenute il compromesso perfetto: ti senti un po' green, ma senza gli oneri dell'elettrico puro. BEV che rimangono ferme al palo: appena il 5%, soprattutto al Nord e tra le aziende. Nel Sud Italia e tra i privati, la penetrazione reale è sotto il 5%: praticamente invisibile.

Qualche segnale di vita arriva solo dai modelli compatti, quelli da città. Le full electric di fascia alta? Ferme al palo. Troppe incognite, spese alte, ricariche non sempre disponibili (un nuovo

accordo potrebbe dare slancio). E se pensi che almeno con la fine del diesel ci sia stato un beneficio ambientale, ti sbagli. Le emissioni medie di CO₂ restano sopra i 115 g/km, addirittura maggiore rispetto al 2015. Anche a livello europeo le BEV sono ferme da oltre tre anni, nonostante la crescita della rete di infrastrutture.

Settore a un bivio

Il dato è eloquente: più che per convinzione, la transizione sta avvenendo per pressione normativa. Lo sancisce Alberto Viano, presidente **Aniasa**: *“L’industria automobilistica europea si trova dunque, come evidenziato dallo studio, di fronte a un **bivio**. La combinazione tra vincoli normativi stringenti (soprattutto sulla transizione elettrica), domanda stagnante e instabilità geopolitica impone un profondo ripensamento. La frammentazione dell’offerta, la bassa saturazione degli impianti e l’**assenza** di una **visione unitaria** minacciano la competitività del continente nel medio periodo”*. Il Vecchio Continente sembra confuso: vuole fare la rivoluzione, ma non ha ancora capito come reggerla industrialmente.

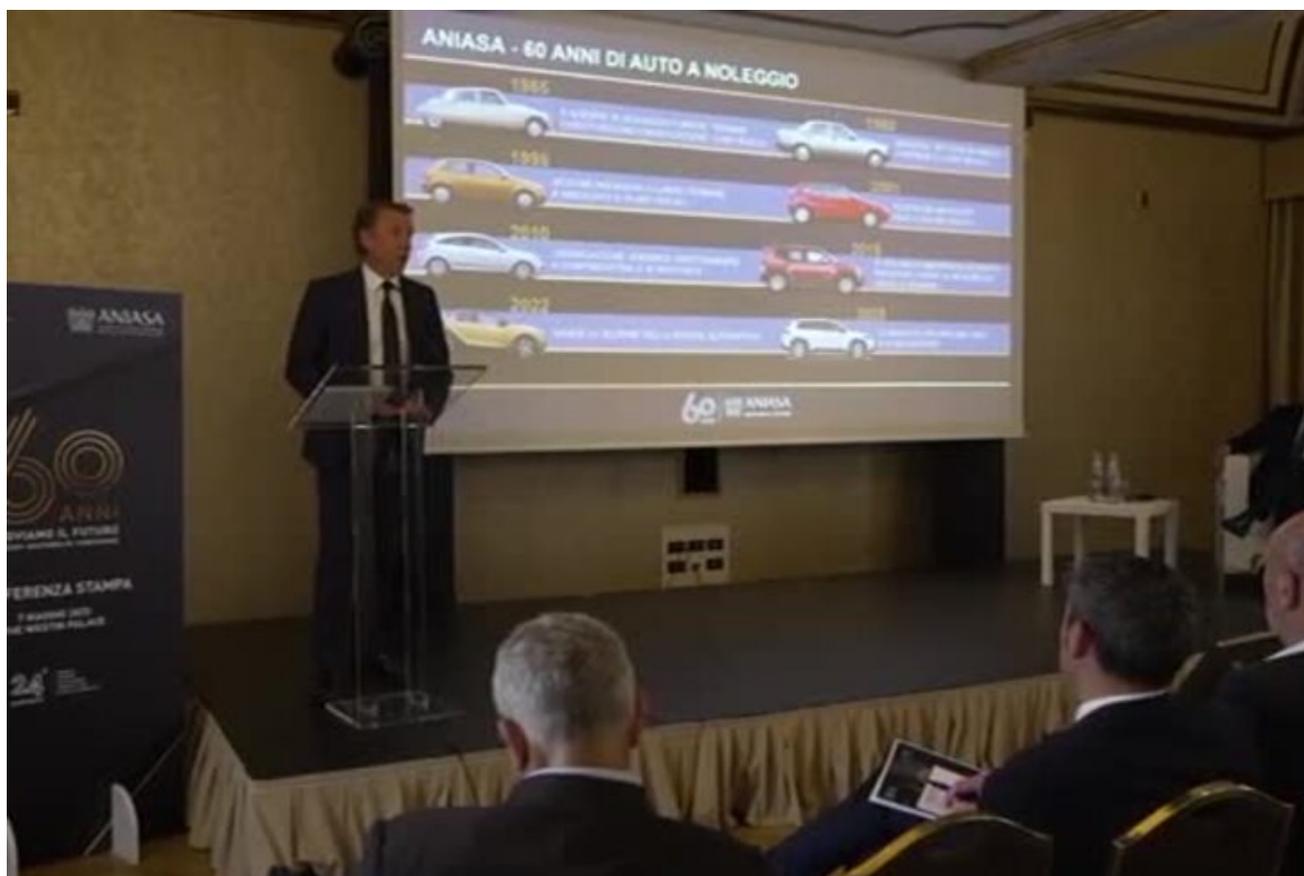
A rilanciare il messaggio è Gianluca Di Loreto, Partner di Bain & Company: *“Il settore è oggi chiamato a confrontarsi con una realtà in profondo cambiamento: la stagnazione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e le tensioni geopolitiche impongono un cambio di paradigma. Il comparto automotive 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”*. L’auto resta centrale nella vita degli italiani, ma la mobilità è in una fase di transizione incerta, timida, e per nulla lineare. Il prezzo comanda, il nuovo spaventa, l’elettrico non convince. E chi guida il settore? Per ora, nessuno.

Aniasa: cresce la mobilità a noleggio, quota immatricolato al 34%



Milano, 7 mag. (askanews) - Prosegue la crescita del settore del noleggio veicoli. Nonostante il calo di immatricolazioni nel 2024 a quota 474mila unità (-10%) pari a un valore di acquisti di 14 miliardi di euro, il settore rappresenta oggi circa un terzo delle auto nuove vendute nel nostro paese. Un trend confermato anche nei primi 4 mesi dell'anno che vede la quota del noleggio a breve e lungo termine salire al 34% dell'immatricolato. Emerge dal 24esimo Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi alla mobilità. "In un mercato automotive che è pieno di incertezze, direi sostanzialmente in stagnazione oramai da tre anni, il noleggio cresce in termini di quote di immatricolato e cresce in ragione del fatto che c'è una preferenza crescente per le modalità di utilizzo rispetto all'acquisto. E anche perché il noleggio sta avendo successo non solo presso gli utilizzatori, ma sono aumentati i player. Abbiamo oramai le cosiddette captive, le società legate ai costruttori, che sono diventate il player più importante in termini immatricolazioni anche per le immatricolazioni a noleggio", ha detto Alberto Viano presidente di **Aniasa**. Nel noleggio cresce anche la quota di veicoli green: il 32% delle nuove auto elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio, confermando il ruolo del settore come acceleratore dell'elettrificazione. Soprattutto in un mercato che come ha evidenziato lo studio condotto da **Aniasa** e Bain&Company resterà stagnante almeno fino al 2030 con una quota di elettriche in Italia ferma al 5% "L'auto è ancora un bene molto, troppo caro per l'utente medio. La provocazione che noi lanciamo è: ma l'auto è ancora un'auto per tutti, è ancora l'auto di massa? Ancora sì, perché la richiesta c'è. Il problema è l'offerta. Manca un'offerta accessibile ai più, che sia anche pulita", ha spiegato Gianluca Di Loreto, partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. Per sostenere la crescita del settore noleggio che conta una flotta di 1,4 milioni di veicoli e un giro e un giro d'affari di 15,8 miliardi, il presidente Viano sottolinea la necessità di una normativa specifica a partire dalla fiscalità, in particolare per quanto riguarda la detraibilità dell'iva sulle auto aziendali che in Italia è fra le più basse in Europa.

Aniasa: cresce la mobilità a noleggio, quota immatricolato al 34% | Economia | Tiscali Tv



Milano, 7 mag. (askanews) - Prosegue la crescita del settore del noleggio veicoli. Nonostante il calo di immatricolazioni nel 2024 a quota 474mila unità (-10%) pari a un valore di acquisti di 14 miliardi di euro, il settore rappresenta oggi circa un terzo delle auto nuove vendute nel nostro paese. Un trend confermato anche nei primi 4 mesi dell'anno che vede la quota del noleggio a breve e lungo termine salire al 34% dell'immatricolato. Emerge dal 24esimo Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che all'interno... Leggi la news completa

Aniasa: cresce la mobilità a noleggio, quota immatricolato al 34%



Milano, 7 mag. (askanews) - Prosegue la crescita del settore del noleggio veicoli. Nonostante il calo di immatricolazioni nel 2024 a quota 474mila unità (-10%) pari a un valore di acquisti di 14 miliardi di euro, il settore rappresenta oggi circa un terzo delle auto nuove vendute nel nostro paese. Un trend confermato anche nei primi 4 mesi dell'anno che vede la quota del noleggio a breve e lungo termine salire al 34% dell'immatricolato. Emerge dal 24esimo Rapporto Aniasa, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi alla mobilità. "In un mercato automotive che è pieno di incertezze, direi sostanzialmente in stagnazione oramai da tre anni, il noleggio cresce in termini di quote di immatricolato e cresce in ragione del fatto che c'è una preferenza crescente per le modalità di utilizzo rispetto all'acquisto. E anche perché il noleggio sta avendo successo non solo presso gli utilizzatori, ma sono aumentati i player. Abbiamo oramai le cosiddette captive, le società legate ai costruttori, che sono diventate il player più importante in termini immatricolazioni anche per le immatricolazioni a noleggio", ha detto Alberto Viano presidente di Aniasa. Nel noleggio cresce anche la quota di veicoli green: il 32% delle nuove auto elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio, confermando il ruolo del settore come acceleratore dell'elettrificazione. Soprattutto in un mercato che come ha evidenziato lo studio condotto da Aniasa e Bain&Company resterà stagnante almeno fino al 2030 con una quota di elettriche in Italia ferma al 5% "L'auto è ancora un bene molto, troppo caro per l'utente medio. La provocazione che noi lanciamo è: ma l'auto è ancora un'auto per tutti, è ancora l'auto di massa? Ancora sì, perché la richiesta c'è. Il problema è l'offerta. Manca un'offerta accessibile ai più, che sia anche pulita", ha spiegato Gianluca Di Loreto, partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. Per sostenere la crescita del settore noleggio che conta una flotta di 1,4 milioni di veicoli e un giro e un giro d'affari di 15,8 miliardi, il presidente Viano sottolinea la necessità di una normativa specifica a partire dalla fiscalità, in particolare per quanto riguarda la detraibilità dell'iva sulle auto aziendali che in Italia è fra le più basse in Europa.

Aniasa: cresce la mobilità a noleggio, quota immatricolato al 34%

Milano, 7 mag. (askanews) - Prosegue la crescita del settore del noleggio veicoli. Nonostante il calo di immatricolazioni nel 2024 a quota 474mila unità (-10%) pari a un valore di acquisti di 14 miliardi di euro, il settore rappresenta oggi circa un terzo delle auto nuove vendute nel nostro paese. Un trend confermato anche nei primi 4 mesi dell'anno che vede la quota del noleggio a breve e lungo termine salire al 34% dell'immatricolato. Emerge dal 24esimo Rapporto **Aniasa**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi alla mobilità. "In un mercato automotive che è pieno di incertezze, direi sostanzialmente in stagnazione oramai da tre anni, il noleggio cresce in termini di quote di immatricolato e cresce in ragione del fatto che c'è una preferenza crescente per le modalità di utilizzo rispetto all'acquisto. E anche perché il noleggio sta avendo successo non solo presso gli utilizzatori, ma sono aumentati i player. Abbiamo oramai le cosiddette captive, le società legate ai costruttori, che sono diventate il player più importante in termini immatricolazioni anche per le immatricolazioni a noleggio", ha detto Alberto Viano presidente di **Aniasa**. Nel noleggio cresce anche la quota di veicoli green: il 32% delle nuove auto elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio, confermando il ruolo del settore come acceleratore dell'elettrificazione. Soprattutto in un mercato che come ha evidenziato lo studio condotto da **Aniasa** e Bain&Company resterà stagnante almeno fino al 2030 con una quota di elettriche in Italia ferma al 5% "L'auto è ancora un bene molto, troppo caro per l'utente medio. La provocazione che noi lanciamo è: ma l'auto è ancora un'auto per tutti, è ancora l'auto di massa? Ancora sì, perché la richiesta c'è. Il problema è l'offerta. Manca un'offerta accessibile ai più, che sia anche pulita", ha spiegato Gianluca Di Loreto, partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. Per sostenere la crescita del settore noleggio che conta una flotta di 1,4 milioni di veicoli e un giro e un giro d'affari di 15,8 miliardi, il presidente Viano sottolinea la necessità di una normativa specifica a partire dalla fiscalità, in particolare per quanto riguarda la detraibilità dell'iva sulle auto aziendali che in Italia è fra le più basse in Europa.

