

## Cresce la mobilità a noleggio ma ANIASA lancia l'allarme



**Flotte in espansione, veicoli sempre più green e un mercato in trasformazione, ma senza riforme, lo sviluppo e gli investimenti sono a rischio**

Cresce, evolve, si elettrifica: il noleggio veicoli in Italia si conferma tra i protagonisti della mobilità del futuro. Ma dietro i numeri in espansione si cela un sistema normativo obsoleto e una fiscalità penalizzante che rischiano di rallentare – se non bloccare – la corsa di un settore strategico.

È questo l'allarme lanciato da **ANIASA**, l'Associazione nazionale dell'industria dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici di Confindustria, in occasione della presentazione del suo 24° Rapporto annuale.

“Le attività di noleggio – ha dichiarato Alberto Viano, presidente di **ANIASA** – sono ancora oggi regolate da un articolo del Codice della Strada del 1992. All'epoca circolavano poche migliaia di vetture a nolo, oggi siamo a 1,4 milioni. È impensabile non prevedere una normativa aggiornata, unitaria, stabile”.

Nonostante un 2024 segnato da un calo delle immatricolazioni (-53mila veicoli), il comparto del noleggio ha raggiunto risultati rilevanti: il 28% delle auto nuove immatricolate in Italia è a noleggio. E tra queste, ben il 32% delle elettriche e il 48% delle ibride plug-in portano la firma

degli operatori del settore.

“Le flotte a noleggio – ha sottolineato Viano – sono lo strumento più efficace per accelerare l’elettrificazione della mobilità. Ma per sfruttarne appieno il potenziale, il nostro Paese deve superare i numerosi ‘dazi occulti’ che ostacolano lo sviluppo della mobilità pay-per-use”.

Tra i nodi irrisolti, **ANIASA** punta il dito contro la detraibilità IVA al 40% sui veicoli aziendali – una deroga attiva dal 2007 – e chiede con forza un intervento nella Legge Delega per la riforma fiscale.

Il noleggio a breve termine ha chiuso il 2024 con un fatturato in crescita del 5% (oltre 1,5 miliardi di euro) e un incremento del 10% dei contratti (4,7 milioni). Ma dietro le buone performance, emergono segnali contrastanti: aumento dei furti, danneggiamenti e costi gestionali sempre più difficili da sostenere per le aziende più strutturate.

“Il nostro settore – spiegano in **ANIASA** – opera in un contesto sempre più competitivo, con la crescita di operatori low cost, spesso privi dell’esperienza necessaria. Questo produce vantaggi per l’utente, ma anche un elevato numero di lamentele”.

E se il prezzo medio per giorno di noleggio è calato dell’1,5%, il margine operativo si assottiglia, mettendo a rischio gli standard qualitativi richiesti dal mercato.

È il long term a trainare la crescita del comparto. Nel 2024, la flotta ha sfiorato 1,3 milioni di veicoli, con un fatturato che ha superato i 12,5 miliardi di euro. Crescono la durata dei contratti (l’80% supera i 36 mesi), il noleggio ai privati (+3%) e soprattutto il segmento dei veicoli commerciali leggeri, che ha raggiunto le 225mila unità (+7,5%).

A fine anno, oltre 268mila clienti (tra aziende, PA e privati) hanno scelto il noleggio a lungo termine, rinunciando all’acquisto del veicolo. Una rivoluzione culturale in atto, ma ancora frenata da una burocrazia non all’altezza.

“Il noleggio non è più un’alternativa – ribadiscono in **ANIASA** – è una realtà consolidata. Serve un quadro normativo che lo riconosca come tale”.

Il comparto dell’auto condivisa è invece in forte sofferenza. I noleggi nel 2024 sono crollati a 4,2 milioni, contro i 10 milioni del 2019. Solo 3.300 veicoli sono oggi disponibili in Italia, ma la metà risulta inutilizzabile per furti o danneggiamenti. L’80% della flotta è concentrato tra Roma e Milano.

E sempre secondo **ANIASA** “senza un adeguato supporto istituzionale, il car sharing rischia di scomparire. E con lui, uno dei pilastri della mobilità urbana sostenibile”.

Il primo trimestre del 2025 conferma il trend: crescita per il noleggio a lungo termine (+10% di fatturato, +11,5% immatricolazioni), instabilità per lo short term, che vede sì aumentare il giro d’affari (+6,4%), ma perde terreno su giorni di noleggio (-3,5%), flotta (-5,5%) e immatricolazioni (-2,7%).

“L'Italia deve farsi trovare pronta – ha concluso il presidente Viano – Nei prossimi mesi ci giochiamo partite cruciali: dalla riforma fiscale alla scadenza della deroga IVA, fino alla decarbonizzazione delle flotte aziendali. Il noleggio è pronto a fare la sua parte, ma servono regole chiare e una visione condivisa”.

Il settore del noleggio continua a crescere, innovare e contribuire alla transizione ecologica. Ma **ANIASA** lancia un appello chiaro alle istituzioni: senza una riforma della fiscalità, una normativa aggiornata e sostegni concreti, l'Italia rischia di rallentare proprio sul più promettente dei fronti della nuova mobilità.

## La nuova geografia dell'auto: le prospettive del mercato europeo al 2030



Fonte: **123RF** Le prospettive del mercato auto al 2030 sono piuttosto modeste soprattutto per l'Europa e l'Asia

Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, acuito dalla **crisi pandemica**, ha segnato la **fine di un'epoca e il settore auto** si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. A partire dal 2019, mentre il PIL mondiale ha iniziato una lenta ma costante ripresa, la produzione di veicoli 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 mondiale di appena **+0,2%**. È lo scenario descritto dal nuovo studio condotto da **ANIASA e Bain & Company** "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

### **Nuovo scenario**

Lo studio mette in luce un'importante ridefinizione delle leadership geografiche. Se nel periodo 2001-2017 l'**Asia** (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, 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% di CAGR)** 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. Secondo le stime, 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.

## La geografia dei dazi

A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le **tensioni commerciali** tra grandi blocchi economici che stanno portando a un uso sempre più aggressivo dei dazi come strumento di politica industriale. Le **case tedesche sono tra le più esposte**, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la **perdita di slancio in Cina** e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti. Per i costruttori giapponesi e coreani, il problema riguarda soprattutto il mercato americano, dove sono fortemente presenti, ma vulnerabili ai dazi. Gli **Stati Uniti stanno tentando di recuperare terreno** industriale, dopo un declino decennale della manifattura. Tra il 1947 e il 2023, l'occupazione manifatturiera è crollata dal 30% all'8% della forza lavoro, mentre il contributo della manifattura al PIL è sceso dal 25% al 10%. In parallelo, la Cina ha assunto un ruolo dominante nella produzione globale, controllando oltre la metà della produzione mondiale di acciaio e di navi nel 2023.

## Il grande squilibrio delle importazioni

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. **Seguono l'Europa** (oltre 4 milioni) e il **Medio Oriente**. Di contro, Cina e Giappone sono quasi completamente autosufficienti. Le importazioni americane provengono in gran parte da marchi asiatici – in particolare Toyota, Hyundai e Kia – mentre le Case cinesi sono praticamente assenti, rendendo i dazi contro la Cina poco impattanti per il settore auto. Le **marche più colpite** dai dazi potrebbero essere quelle **giapponesi e coreane**, che hanno una quota importante delle vendite globali realizzate negli Stati Uniti. Tuttavia, molte delle case asiatiche hanno già localizzato parte della produzione negli USA, attenuando l'effetto delle barriere commerciali.

## **Aniasa: mobilità a noleggio sempre più diffusa in Italia**



Nonostante il calo di immatricolazioni del 2024, il settore del **noleggio veicoli** rappresenta il 28% delle auto nuove, con una quota crescente di veicoli green: il 32% delle nuove vetture elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio. Sono questi i principali dati e spunti emersi dalla presentazione della **24esima edizione del Rapporto ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

In un mercato dell'auto in profonda trasformazione il settore del noleggio veicoli ha proseguito nel 2024 la graduale penetrazione nelle abitudini degli italiani, raggiungendo un giro d'affari di 15,8 mld di €, una flotta di 1,4 milioni di veicoli in circolazione, pur registrando un calo delle immatricolazioni (-53.000 veicoli), con circa 474.000 unità, per un valore complessivo di acquisti vicino ai 14 mld di euro.

Il settore del rent-a-car ha archiviato un 2024 tra luci e ombre: il giro d'affari ha superato 1,5 miliardi di € (+5% vs 2023), 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 è consolidata a 140mila unità (+2,3%) per soddisfare una domanda in aumento. Come testimonia il calo dei prezzi per giorno di noleggio (-1,5%), l'andamento del settore è oggi caratterizzato da un contesto di mercato sempre più competitivo, con un incremento del numero di operatori attivi specialmente a livello locale e con servizi low cost (elemento che, se

da un lato, produce effetti positivi in termini potenziali sull'utenza, dall'altro, proprio per il ridotto dimensionamento e la scarsa esperienza sul campo, produce un elevato numero di complaint da parte della clientela).

Le aziende di maggiori dimensioni affrontano un aumento dei costi dovuti all'acquisto della flotta a causa del consistente innalzamento dei listini e un crescente incremento dei costi gestionali, causato da vari fattori, quali la crescita esponenziale dei danni e dei furti (totali e parziali) e dei canoni concessori pagati ad aeroporti e stazioni ferroviarie, con pericolose riduzioni dei margini operativi che rischiano di non compensare adeguatamente gli investimenti necessari a garantire gli standard richiesti dal mercato.

Il noleggio a lungo termine ha raggiunto una flotta di veicoli di quasi 1,3 milioni di veicoli (+6% e +76mila unità vs 2023), nonostante una forte frenata delle immatricolazioni (-15%), superando i 12,5 mld di € di fatturato complessivo (compreso quello da rivendita dell'usato). Tra i principali trend registrati: l'aumento delle durate dei contratti (l'80% supera i 36 mesi), il ritorno alla crescita del canale dei privati che noleggiano (+3%), l'aumento costante del business dei veicoli commerciali leggeri, oggi 225mila in parco (+7,5%). A fine 2024 i servizi del long term hanno raggiunto 268.000 soggetti: 95.000 aziende, 3.000 PA e 170.000 privati (con e senza P.IVA), che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto.

Il settore dell'auto condivisa sta vivendo nel nostro Paese un momento di forte criticità. Nel 2024 sono stati effettuati poco più di 4,2 milioni di noleggi di vetture (erano 5 mln nel 2023 e ben 10 milioni nel 2019) da 330.000 utenti attivi iscritti al servizio. Si è contratta ulteriormente la flotta di mezzi su strada, a circa 3.300 unità (tutte ibride ed elettriche), metà delle quali restano mediamente non disponibili a causa dei continui furti (parziali e anche totali) e dei danneggiamenti che da sempre colpiscono questi veicoli. A Roma e Milano si concentra l'80% della flotta complessiva. Da rimarcare l'aumento significativo delle durate dei noleggi (in media 126 minuti), un trend che proietta l'offerta del settore verso formule giornaliere, ben diverse da quelle orarie per cui era nato. Senza un adeguato supporto da parte delle istituzioni nazionali e locali, questo business - di supporto strategico al trasporto pubblico locale, al decongestionamento dei centri urbani e alla salvaguardia dell'ambiente - rischia di contrarsi ulteriormente nei prossimi anni.

Il primo trimestre dell'anno in corso ha confermato il trend di crescita del long term e quello altalenante dello short. Il noleggio a breve termine, infatti, ha registrato uno sviluppo del fatturato (+6,4%) e dei noleggi (+0,8%), ma, contestualmente, un calo dei giorni di noleggio (-3,5%), della flotta in circolazione (-5,5%) e delle immatricolazioni (-2,7%). Numeri diversi hanno riguardato il lungo termine, con gli operatori che hanno visto lievitare il giro d'affari del 10%, la flotta del 4,7% e le immatricolazioni dell'11,5%, con quest'ultimo dato che ha risentito però in modo significativo delle strategie degli operatori del renting collegati a brand automotive.

## L'automotive globale in stagnazione : lo studio che mette paura alle case



A sostenerlo un rapporto elaborato da **ANIASA** e Bain & Company

Una vera e propria **traversata nel deserto**. Questo è ciò che attende l'industria automobilistica, nel corso dei prossimi anni. La fase di stagnazione dovrebbe durare sino al 2030 e riguarderà, naturalmente, anche l'Italia. A evidenziare questi dati è il **nuovo studio** condotto da **ANIASA** e Bain & Company, intitolato "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive". L'indagine, condotta ogni anno, è stata oggetto di presentazione nel corso di un evento che si è svolto a Milano. E conferma quello che molti osservatori affermano ormai da tempo: per il settore automobilistico si prospetta un futuro tale da mettere in pericolo la sopravvivenza di non poche case. Reso incerto soprattutto da una lunga serie di decisioni senza senso assunte dal potere politico.

Advertisement

### **L'automotive è entrato in una fase di stagnazione**

Il nuovo studio elaborato da **ANIASA** e Bain & Company non sembra lasciare molti dubbi su quanto attende l'industria automobilistica nel corso dei prossimi anni. Il periodo di sviluppo prolungato verificatosi nell'arco temporale tra il 2001 e il 2017, quando il tasso di crescita annuo composto si è attestato al 3,3%, è **solo un lontano ricordo**.



Advertisement

Già al momento, il mercato delle auto viaggia ad una andatura molto meno sostenuta, rispetto alla prima parte del secolo. Resa ancora più evidente dal fatto che mentre il PIL mondiale dava vita ad una risalita lenta, ma costante, la produzione di autovetture è invece stato protagonista un declino estremamente evidente, senza soluzione di continuità.

Un declino che è stato peraltro agevolato da problematiche come le difficoltà incontrate dalle catene logistiche internazionali e la carenza di semiconduttori a livello globale. **Per effetto del saldarsi di questi fattori, si prevede che il tasso di crescita mondiale, da oggi al 2030, si fermerà ad appena lo 0,2%.**

### **Anche la Cina sta per entrare in stagnazione**

Se nell'arco temporale che va dal 2001 al 2017 è stata l'Asia (e in particolare la Cina) a guidare la crescita globale del settore automobilistico, oggi lo scenario è mutato in maniera abbastanza evidente. Tanto che **per il periodo tra il 2017 e il 2030 è attesa una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%).**

Advertisement

Una stagnazione cui si andrà a cumulare il **declino dei mercati maturi**, ovvero quelli di Giappone e Corea del Sud (-1,2%), Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%). A compensare, ma in maniera insufficiente questo trend, l'emersione di nuove aree di potenziale espansione. Un novero in cui spiccano l'Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), agevolate in tal senso dalla crescente urbanizzazione crescente e dal previsto miglioramento delle

condizioni economiche locali.

Occorre poi sottolineare che rispetto alle previsioni risalenti al 2022, entro il 2028 il vecchio continente dovrebbe accumulare un gap di circa 15 milioni di veicoli. Un trend simile a quello del Nord America, ove lo scarto negativo si attesterà a quota 7,5 milioni di unità. Dati i quali vanno a testimoniare un rallentamento strutturale della domanda **tale da rischiare di rivelarsi alla stregua di un maglio su molti costruttori**. In particolare quelli che sono più esposti nei mercati in flessione.

## Il peso dei dazi di Trump

Naturalmente, il rapporto in questione tiene conto anche dei dazi di Trump. **Cui le più esposte sono le case tedesche**, che vedono in pericolo la metà dei propri volumi. Una situazione resa ancora più problematica dal fatto di trovarsi di fronte nello stesso momento le politiche commerciali difensive di molti Paesi, la stagnazione dell'Europa e il complicarsi del mercato cinese.

Advertisement

Mentre **nel caso dei costruttori giapponesi e coreani, il problema si limita al mercato statunitense**. Un mercato dove vantano una forte presenza, che li rende però estremamente vulnerabili ai dazi. Imposti dal nuovo POTUS per cercare di ridare slancio alla propria industria, reduce da un decennio di declino della propria manifattura.

Basti pensare, in tal senso, che nel periodo che va dal 1947 al 2023, i posti di lavoro della manifattura USA sono passati dal 30 all'8%, con il contributo al PIL crollato dal 25 al 10%. Il tutto mentre la Cina si stagliava all'orizzonte nella veste di dominus della produzione globale. Con un dato in grande evidenza, il controllo di più della metà della produzione globale di acciaio e navi conseguito nel corso del 2023.

## Non saranno i cinesi a pagare i dazi USA

Per quanto riguarda gli Stati Uniti, tra il 1947 e il 2023, l'occupazione manifatturiera è crollata dal 30% all'8% della forza lavoro, mentre il contributo del settore al PIL è sceso dal 25% al 10%. In parallelo, la Cina ha assunto un ruolo dominante nella produzione globale, controllando oltre la metà della produzione mondiale di acciaio e di navi nel 2023.



Advertisement

Nel 2024, sono comunque ancora gli Stati Uniti il primo mercato importatore di veicoli leggeri, dall'alto delle circa 5 milioni di unità che rappresentano il 23% del proprio fabbisogno interno. L'Europa segue a oltre 4 milioni, mentre Cina e Giappone hanno quasi conseguito la totale autosufficienza.

**A ricoprire il fabbisogno USA sono in larga parte le case asiatiche, soprattutto Toyota, Hyundai e Kia.** Quasi del tutto assenti i veicoli cinesi, tanto da rendere una misura di pura testimonianza i dazi contro di essi. E, di conseguenza, a pagare il peso delle nuove barriere commerciali potrebbero essere proprio i marchi giapponesi e sudcoreani. Che comunque hanno già provveduto a spostare una parte della propria produzione negli USA, in modo da attenuarne gli effetti.

### **In Italia non si compra più**

Infine, la parte dell'indagine **ANIASA** - Bain & Company sulle abitudini di mobilità in Italia, **ove si registra un deciso ritorno all'utilizzo dell'auto privata come strumento principale per gli spostamenti.** Una tendenza che, però, non va ad impattare in maniera significativa sulle vendite di auto nuove. Sono infatti i veicoli usati a dare vita ad una forte crescita, derivante anche dalla perdita di potere d'acquisto dei salari italiani dopo l'introduzione dell'euro. Cui si vanno a sommare normative disorientanti e prezzi che continuano a lievitare.

Advertisement

Ne consegue, quindi, il **progressivo invecchiamento del parco auto circolante**. Cui si va a sommare una marcata propensione a cercare modelli convenienti. Aprendo così il varco ai modelli provenienti dalla Cina o dall'Asia.



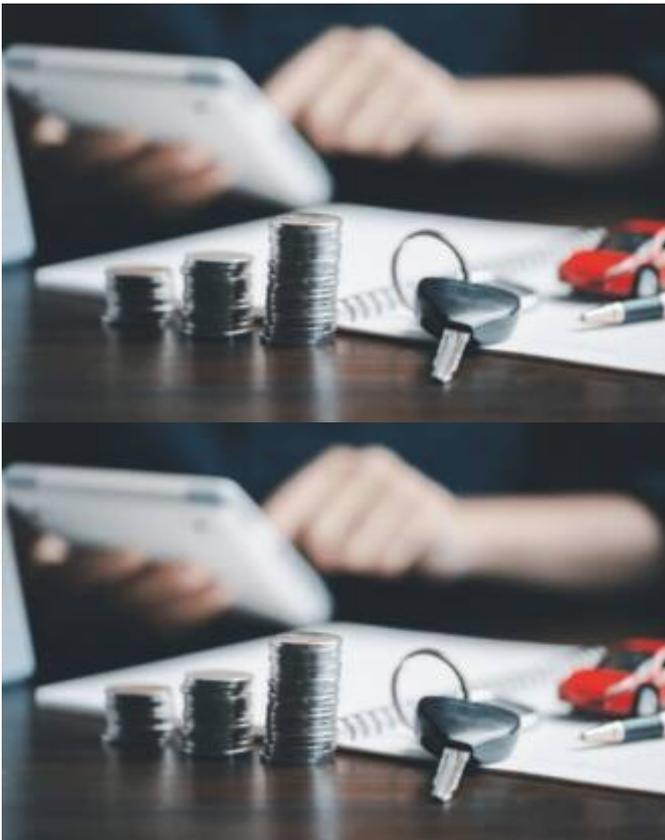
Nel corso del primo trimestre del 2025, si fa notare l'aumento della quota spettante ai **modelli ibridi, che hanno ormai raggiunto la metà del mercato**. Confinando le BEV ad uno striminzito 5%, con risultati ancora meno significativi tra i privati e nella parte inferiore della penisola. Se gli EV mostrano segnali abbastanza timidi di ripresa, si tratta però di una tendenza limitata alle compatte. Stagnanti, al contrario, le auto di fascia alta.

Da sottolineare, peraltro, come la pratica scomparsa del diesel non abbia garantito reali benefici sulle emissioni medie di CO<sub>2</sub>. Le quali continuano a navigare oltre i 115 g/km, livelli superiori anche a quelli del 2015.

Advertisement

Un andamento che, del resto, è molto simile a quello europeo, ove la diffusione delle BEV ormai da un triennio è ferma. **Una tendenza che prosegue anche a dispetto dell'incremento dell'infrastruttura di ricarica**, che secondo gli esegeti dell'elettrificazione era la base per tale evento.

**Scopri le ultime notizie**



## **Bollo auto: quattro novità nel 2026 per tutti**



## Tesla, sta arrivando la tempesta perfetta?



## Droga alla guida: 10 cose da sapere per evitare mega multe



## La filiera dell'automotive piemontese rischia di sfaldarsi



## Cybertruck, per Forbes è il più grande flop di tutti i tempi



## Tesla, ora deve cercare un altro nome per il suo Robotaxi?

MotorisuMotori.it

Copyright©2003-2025 - STARATLAS MEDIA S.L. CIF: B56621311 - Tutti i diritti riservati.

- Chi siamo
- Contatti
- Cookie Policy
- Politica Editoriale e Fact-checking
- Preferenze Cookie



X

Seguici anche su



## Noleggino auto, come sta andando il mercato nel 2025



Il **noleggino auto** continua a crescere in Italia anche in questi primi mesi del 2025, nonostante un quadro normativo e fiscale considerato penalizzante dagli operatori del settore.

Secondo i dati presentati nella 24esima edizione del **Rapporto Aniasa** – l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità – la flotta noleggino complessiva ha raggiunto infatti 1,4 milioni di veicoli, rappresentando il 28% delle auto nuove immatricolate nel Paese.

Nel 2024 il settore ha generato un giro d'affari di **15,8 miliardi di euro**, con circa 474.000 nuove immatricolazioni, in calo di 53.000 unità rispetto all'anno precedente. Il valore complessivo degli acquisti si è avvicinato invece ai 14 miliardi di euro.

- Noleggino auto a breve termine, aumentano i volumi ma si riducono i margini
- Noleggino auto a lungo termine, segnali positivi per il 2025
- Il car-sharing entra in crisi
- Noleggino auto, i trend nel primo trimestre del 2025
- L'appello di **Aniasa** al Governo

## Noleggio auto a breve termine, aumentano i volumi ma si riducono i margini

Il comparto del noleggio auto a breve termine ha chiuso il 2024 con **un fatturato superiore a 1,5 miliardi di euro** (+5% rispetto al 2023), 4,7 milioni di noleggi effettuati (+10%) e una flotta consolidata di 140.000 veicoli (+2,3%).

Le giornate di noleggio hanno raggiunto i 38 milioni, ma i margini restano sotto pressione: **i prezzi giornalieri sono calati dell'1,5%**, in un mercato sempre più competitivo e popolato da nuovi operatori locali spesso low-cost, che generano anche un numero elevato di reclami da parte della clientela.

Le grandi aziende del settore segnalano un aumento dei costi d'acquisto dei veicoli, oltre a una crescita dei costi gestionali, dovuti a danni, furti e agli oneri imposti da aeroporti e stazioni. Il risultato è un progressivo assottigliamento dei margini operativi, con possibili ripercussioni sugli investimenti futuri.

## Noleggio auto a lungo termine, segnali positivi per il 2025

Il noleggio a lungo termine si conferma il pilastro più solido della mobilità a uso flessibile in Italia, mostrando nel 2024 **una significativa crescita strutturale** nonostante la contrazione delle immatricolazioni (-15%). La flotta ha raggiunto quasi 1,3 milioni di veicoli (+6% rispetto al 2023), con un incremento di 76.000 unità in un solo anno.

Questo sviluppo è accompagnato da **un fatturato complessivo che ha superato 12,5 miliardi di euro**, includendo anche i ricavi dalla rivendita dell'usato, segno della piena maturità del comparto. Tra i trend più rilevanti, si segnala il costante allungamento della durata contrattuale: l'80% dei contratti oggi supera i 36 mesi, dimostrando una crescente fidelizzazione dei clienti, che vedono nel long term una soluzione efficace contro

l'obsolescenza dei veicoli e l'incertezza normativa e fiscale sull'auto di proprietà.

Cresce anche la componente retail, con un aumento del 3% dei clienti privati, sia con partita IVA che senza. Il canale corporate resta però dominante, con 95.000 aziende clienti, affiancate da 3.000 pubbliche amministrazioni e 170.000 privati, per un totale di 268.000 soggetti serviti entro fine 2024.

Il comparto ha registrato un **importante incremento nel segmento dei veicoli commerciali leggeri**, che ora ammontano a 225.000 unità (+7,5%). Questo dato riflette una domanda crescente da parte delle imprese che operano nella logistica, nei servizi e nella distribuzione urbana, e che vedono nel noleggio a lungo termine uno strumento strategico per rinnovare il proprio parco mezzi contenendo i costi e gestendo meglio i rischi operativi.

A trainare il settore contribuiscono anche gli operatori del renting legati ai grandi marchi automobilistici, le cui strategie commerciali e promozionali stanno incidendo sull'aumento delle immatricolazioni, come dimostrano i dati positivi del primo trimestre 2025: +11,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

## Il car-sharing entra in crisi

In calo invece il car sharing, che nel 2024 ha visto **solo 4,2 milioni di noleggi, contro i 5 milioni del 2023** e i 10 milioni del 2019, evidenziando un comparto che ha sofferto moltissimo il periodo pandemico senza essere ancora riuscito a riprendersi.

In corrispondenza con la contrazione della domanda, anche la flotta di veicoli in car-sharing si è ridotta, scendendo nel 2024 a quota 3.300 veicoli, tutti elettrici o ibridi. Di questi, circa la metà risulta spesso indisponibile a causa di furti e danneggiamenti. Roma e Milano rappresentano l'80% del parco circolante. Cresce invece la durata media del noleggio, arrivata a 126 minuti, spostando il modello di business verso formule giornaliere.

Secondo **Aniasa**, senza adeguato sostegno pubblico, **il settore rischia un'ulteriore contrazione**, nonostante il ruolo strategico che ricopre per il trasporto urbano e la sostenibilità ambientale.

## Noleggio auto, i trend nel primo trimestre del 2025

I dati del primo trimestre del 2025 confermano la dinamica bifronte del mercato del noleggio auto in Italia, con una netta distinzione tra la crescita strutturata del lungo termine e l'andamento irregolare del breve.

**Il noleggio a breve termine ha registrato un incremento del 6,4% del fatturato** rispetto allo stesso periodo del 2024, insieme a un modesto aumento del numero di noleggi (+0,8%). Tuttavia, **il settore mostra segnali di debolezza operativa**: si è infatti verificata una contrazione delle giornate di noleggio (-3,5%), una riduzione della flotta circolante (-5,5%) e un calo delle nuove immatricolazioni (-2,7%). Questi dati suggeriscono che la ripresa del

comparto è ancora fragile e fortemente condizionata dalla stagionalità, dalla pressione competitiva e dalla razionalizzazione delle flotte da parte degli operatori per contenere i costi.

Il Presidente di **Aniasa** Alberto Viano durante la presentazione del nuovo Rapporto **Aniasa**

**Più incoraggianti i numeri per il noleggio a lungo termine**, che continua a guadagnare spazio sul mercato. Nei primi tre mesi dell'anno, il settore ha registrato **un aumento del giro d'affari del 10%**, **un'espansione della flotta del 4,7%** e, soprattutto, una significativa crescita delle immatricolazioni (+11,5%). Quest'ultimo dato, pur positivo, è stato influenzato in modo sostanziale dalle strategie dei grandi gruppi di renting collegati ai brand automobilistici, che hanno spinto sulle immatricolazioni per sostenere la distribuzione e l'utilizzo dei nuovi modelli, anche elettrici e ibridi.

Questa performance conferma il lungo termine come comparto più resiliente, capace di intercettare tanto la domanda aziendale quanto quella dei privati. Si segnala anche una crescente attenzione verso formule flessibili con servizi accessori integrati (manutenzione, assicurazione, gestione sinistri), che incontrano il favore di un'utenza sempre più orientata a soluzioni all-inclusive e prevedibili sul fronte dei costi.

### L'appello di **Aniasa** al Governo

Di fronte a questo scenario, il **Presidente di Aniasa Alberto Viano** ha sottolineato la necessità di una riforma normativa organica: *"Le flotte a noleggio a breve e lungo termine e del car sharing costituiscono lo strumento più efficace per accelerare l'elettrificazione della mobilità, come confermato dagli obiettivi annunciati dalla Commissione EU sulla decarbonizzazione delle flotte"*.

*"Per andare in questa direzione",* prosegue Viano, *"il nostro Paese deve superare i numerosi 'dazi occulti' che frenano lo sviluppo e gli investimenti in mobilità pay-per-use, facendosi trovare pronto*

*nei prossimi mesi a tre importanti appuntamenti: la Legge Delega di riforma della fiscalità, la scadenza della deroga triennale concessa dal 2007 all'Italia che blocca al 40% il livello di detraibilità IVA sulle auto aziendali, il dibattito nazionale sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali".*

Il Presidente di **Aniasa** ha poi sottolineato la grave arretratezza normativa che regola tutt'oggi il comparto del noleggio di veicoli in Italia: *"Le attività di noleggio veicoli sono ancora oggi regolamentate da un articolo del Codice della Strada di oltre 30 anni fa , quando nel nostro Paese circolavano poche migliaia di vetture a nolo, e da una serie di altre diversificate fonti normative".*

*"Oggi la flotta ha raggiunto quota 1,4 milioni e il settore necessita di **una normativa specifica e unitaria, che regolamenti in modo omogeneo e stabile tutti gli aspetti, dall'immatricolazione alla circolazione, con particolare focus sulla fiscalità. Solo così il comparto potrà svolgere efficacemente il ruolo di strategico supporto del rinnovo del parco circolante italiano e alla sua progressiva decarbonizzazione, consentendo anche di cogliere le opportunità dell'Automotive action plan europeo**".*

## Consulenze per i noleggiatori

Studiamo con te le soluzioni più adatte per espandere il business della tua azienda nel mercato del noleggio

## Formazione per il noleggio

Aiutiamo le aziende di noleggio a elevare le prestazioni del personale con corsi di formazione specifici

## Il mercato mondiale dell'auto potrebbe non crescere più nei prossimi dieci anni: lo studio



**Secondo un'analisi di Bain & Company, il vero problema dell'industria automotive non è la transizione all'elettrico, ma sarebbe il crollo delle vendite dei costruttori europei in Cina a generare la crisi**

Non facciamoci illusioni: la crisi del mondo dell'auto non è momentanea né passeggera e il problema dei dazi voluti da Trump è solo uno dei tanti, forse neppure il più grave. A pensarla così, sulla base di uno studio approfondito, è Gianluca Di Loreto, partner della società di consulenza strategica **Bain & Company**, che ha presentato le sue conclusioni sullo stato attuale e futuro dell'automotive nel corso della conferenza annuale dell'**Aniasa**, l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital. Per Di Loreto, infatti, il mercato mondiale dell'auto non crescerà più per molto tempo, almeno per i prossimi dieci anni. **Dopo il boom che lo ha visto letteralmente esplodere**, passando dai 56 milioni di esemplari del 2001 ai 73 del 2010, fino ad arrivare ai 94 milioni del 2017-2018, sulla spinta della **forte crescita cinese**, i volumi, già scesi a 90 milioni nel 2019, si attesteranno da qui alla fine del decennio in corso **intorno ai 95-97 milioni**, con un incremento medio annuo globale non superiore allo 0,2%. E la cosa più grave è il "**disaccoppiamento**" ormai avvenuto a partire dal 2019 tra l'andamento positivo del Pil mondiale, in lenta ma costante ripresa, e la produzione di veicoli: mentre un tempo i due indicatori andavano di pari passo, adesso tra loro si registra una forbice accentuata, che si traduce in una stagnazione o recessione dell'industria automobilistica planetaria.

## IL PROBLEMA CINA

—

Che cosa sta succedendo, allora, in questo settore? Nel periodo 2001-2017, spiega Di Loreto, nonostante la sostanziale saturazione di mercati storici come quelli di Europa e Nord America, **a trainare la produzione di auto è stata l'Asia**, con una crescita del 7,4% dei Paesi che occupano la fascia meridionale di quel continente e addirittura del 16,6% della Cina. Lo studio di Bain & Co. prevede invece che da qui al 2030 **Europa e Nord America registreranno una contrazione dei propri volumi** (tra lo 0,4 e l'1,2%), così come il Giappone e la Corea; crescerà del 2,7% l'Asia meridionale, mentre la Cina resterà sostanzialmente ferma, accumulando incrementi minimi, nell'ordine dello 0,3%. Entro il 2028 **l'Europa perderà 15 milioni di vendite di veicoli** e il Nord America 7,5 milioni: sono previsioni che devono far riflettere molti costruttori.

## VENDITE SBILANCIATE

—

Se si analizza, come ha fatto Di Loreto, la ripartizione geografica delle vendite, si vede infatti come **i maggiori costruttori tedeschi siano fortemente dipendenti dal mercato cinese**: Volkswagen vi ha venduto nel 2024 il 41% della propria produzione, Audi il 39%, Mercedes il 31%, Bmw il 32%. Pechino risulta invece un mercato marginale per le industrie francesi e italiane del settore (Renault e Stellantis), che concentrano dal 45 all'83% delle proprie vendite in Europa, e per quelle americane (Ford, Chevrolet, Jeep come marchio), che collocano nel proprio continente d'origine dal 59 al 67% delle vendite. La **saturazione del mercato cinese**, insieme alla stasi di quello europeo e una possibile chiusura alle importazioni di quello americano a causa dei dazi, prospettano un quadro di grande difficoltà per tutti i costruttori, ma ancora più grave per quelli tedeschi, sbilanciati come sono verso il grande Paese asiatico: i rischi per i loro stabilimenti nel Vecchio Continente sono elevati. **Nel 2019, infatti, la capacità produttiva installata in Germania era di 9,7 milioni di vetture**, con un utilizzo reale pari al 78%; nel 2025, la capacità risulta di 11,2 milioni e l'impiego solo del 57%, che potrebbe scendere al 56% nel 2032. Già quest'anno, **Mercedes ha sfruttato solo il 55% del proprio potenziale**, Bmw e Volkswagen il 58%, Tesla il 61%; e non vanno meglio le cose per Stellantis, ferma al 48%, e Toyota, a sua volta al 58%. Quanto a lungo i costruttori potranno reggere simili percentuali d'inutilizzo del proprio potenziale produttivo? E quanto ne risentiranno i loro bilanci? Alla fine, conclude Di Loreto, considerando che **più della metà dei margini delle Case tedesche derivavano dal mercato cinese**, il vero problema dell'auto non è la transizione alla mobilità elettrica, né a spaventare devono essere i dazi: la reale crisi ha origini a Pechino e (enormi) dintorni. Qualcosa che, per inciso, non spaventa invece i costruttori americani, abituati a sostenersi maggiormente con il mercato interno, né quelli giapponesi e coreani, che sono stati abili nel gestire in maniera più equilibrata la ripartizione geografica delle proprie vendite.

## UNO SGUARDO ALL'ITALIA

—

Lo studio di Bain ha voluto indagare, come di consueto negli ultimi anni, anche le **abitudini alla mobilità degli italiani**, basandosi su un campione statisticamente significativo d'indagine. **L'utilizzo dell'auto resta centrale negli spostamenti ed è anche in decisa crescita** rispetto agli ultimi anni: nel 2024, l'80% del campione ha rivelato d'impiegarla più di tre volte alla settimana, quindi abitualmente. Mentre il trasporto pubblico resta stabile, diminuisce l'impiego di scooter, risulta in flessione quello occasionale di car sharing e taxi, si mantiene su un buon livello quelli di biciclette e bike sharing (ma sempre come modalità occasionale e non ricorrente). L'auto, dunque, è molto utilizzata, ma sono pochi quelli che la comprano: l'affermazione "**non ho considerato l'acquisto di una vettura nuova**" è salita dal 57 al 62% del campione tra il 2023 e il 2024. La conseguenza di questo atteggiamento si misura in una contrazione del mercato, nell'**aumento dell'età media del parco circolante** (che ormai sfiora i 13 anni) e in una crescita delle emissioni. Colpa dei **prezzi troppo alti** che, tra l'altro, favoriscono l'interesse per le proposte competitive dei costruttori cinesi, di recente affacciatisi sul nostro mercato. Ma c'è un altro aspetto interessante di queste dinamiche: l'uccisione del diesel, la cui quota di mercato è crollata dal 56% del 2015 al 10% del primo trimestre di quest'anno, non ha portato benefici per l'ambiente, limitatamente all'ambito delle emissioni di CO2. **La media di emissioni delle auto vendute è stata infatti nel 2024 di 119,1 g/km** di CO2, contro i 108,3 del 2020: poco incidono, infatti, le elettriche e le ibride plug-in, ferme a quote tra il 4,3 e il 5,2% delle immatricolazioni. E la crescita delle Bev si è ormai arrestata anche in altri Paesi europei, su livelli sì più alti rispetto ai nostri, ma inchiodati da tempo sempre sugli stessi valori.

## Noleggino auto: meno immatricolazioni, più fatturato e i problemi restano



### **Il settore pesa per quasi un terzo sul totale del mercato dell'auto italiano, ma incontra criticità che ne frenano ancora lo sviluppo**

Il mondo del **noleggino** fa segnare nel 2024 una battuta d'arresto, ma conserva prospettive positive e, soprattutto, un ruolo fondamentale nel mercato italiano: è quanto emerge dalla presentazione del **rapporto Aniasa**, l'Associazione nazionale industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital nata sessant'anni fa a Roma su iniziativa di cinque società di renting a breve termine e diventata punto di riferimento dell'intero settore. Lo scorso anno, **le immatricolazioni di vetture a noleggio sono state complessivamente 473.821**, ossia 53.349 in meno rispetto al 2023 (-14,7%): una flessione significativa, ma che non ha impedito al settore di raggiungere un **valore di acquisti stimato in 14 miliardi di euro**, di toccare **una quota del 28% sul mercato totale**, di contare su una flotta circolante giornaliera di 1,4 milioni di veicoli con una percorrenza di 33 miliardi di chilometri l'anno. C'era d'aspettarsi, del resto, come ha sottolineato il presidente dell'Associazione **Alberto Viano**, una flessione, dovuta all'esaurirsi dell'onda lunga generata dal rimbalzo successivo al Covid e al rallentamento dei tempi di produzione e consegna che ha comportato; a questo si sono aggiunti gli elementi congiunturali sfavorevoli, che hanno portato a un diffuso allungamento della durata di molti contratti in essere, ritardando le nuove immatricolazioni.

## Segnali positivi

—

Il settore gode comunque ancora di una discreta condizione di salute, se si considera che **il fatturato ha raggiunto nel 2024 i 15,8 miliardi di euro (+5% sul 2023)**, i noleggi sono cresciuti del 10% toccando quota 4,7 milioni, le giornate di noleggio sono arrivate a 38 milioni e **la flotta è cresciuta di 140.000 unità (+2,3%)**. In leggero aumento (+3,3%) è anche il numero di privati che si rivolge al noleggio (pari a 168.000 unità), così come sono cresciuti (del 3,2%) i costi di manutenzione dei veicoli; la forte competitività tra gli attori del mercato ha portato invece a **una diminuzione dell'1,5% dei costi per giorno di noleggio**.

## bene il lungo termine

—

Analizzando i diversi comparti, si scopre che **il noleggio a lungo termine ha fatto registrare una frenata delle immatricolazioni (-15%)** che, però, non ha impedito di portare la flotta complessiva di veicoli a sfiorare un totale di 1,3 milioni, con una crescita del 6% sul 2023 e un fatturato, comprendente la rivendita dell'usato, di 12,5 miliardi di euro. Come si è detto, **crece la durata dei contratti che nell'80% dei casi supera i 36 mesi**; in aumento risulta anche il parco dei veicoli commerciali leggeri, arrivato oggi a contare 225.000 unità (+7,5%).

## Male il car sharing

—

Dopo il boom iniziale, **il settore delle auto condivise è andato incontro a un periodo critico**, iniziato con il Covid e tuttora in corso. Nel 2024 sono stati effettuati poco più di 4,2 milioni di noleggi, contro i 5 milioni del '23 e i 10 milioni del 2019; la flotta disponibile è di circa 3.300 vetture, delle quali 1.300 a Milano e 1.000 a Roma, in flessione del 5,7%. Dato importante, ogni giorno **circa il 50% dei veicoli teoricamente disponibili non sono noleggiabili a causa di furti, parziali e totali, e danneggiamenti**. Senza un supporto da parte delle istituzioni e delle amministrazioni locali, insomma, il car sharing rischia di naufragare

## Il noleggio a breve termine

—

Migliore il quadro per il rent-a-car, che vive di turismo e di noleggi business: il fatturato totale ha toccato nel 2024 1,541 miliardi di euro (+4,8%), le giornate di noleggio sono state 38,2 milioni (+6,2%), **il numero di noleggi è stato di 4,7 milioni (+10,1%)**, ma la durata media del noleggio è scesa da 8,3 a 8 giorni (-3,5%). La flotta media è cresciuta da 137.000 a 140.151 veicoli (+2,3%), ma le immatricolazioni sono scese del 7,4% arrestandosi a quota 62.270. **Il costo medio giornaliero di noleggio è diminuito dell'1,5%**, grazie all'aumento degli operatori

locali e di quelli low cost; le aziende hanno però dovuto sostenere l'incremento dei listini dei costruttori dei veicoli e dei costi gestionali, anche in questo caso imputabile a una maggior incidenza di furti e danni. Una situazione che ha inciso negativamente sui margini operativi delle aziende del settore.

## Le prospettive

—

Il mondo del noleggio, dunque, risente dell'andamento negativo del settore automotive e di **quelli che Viano ha chiamato "dazi occulti"**: da troppo tempo il governo non pone mano a una riforma della fiscalità dell'auto aziendale, mentre i costi aumentano per l'aggravio di procedure burocratiche previste dalle normative e la riforma del fringe benefit ha danneggiato gli utilizzatori, che si trovano a dover affrontare costi superiori. Un quadro in chiaroscuro, dunque, con quello che ne consegue per un settore essenziale per i bilanci dell'automotive.

## Dal possesso all'utilizzo: perché un italiano su tre sceglie il noleggio a lungo termine



L'Italia sta vivendo una trasformazione silenziosa ma profonda nel modo di concepire la mobilità. L'idea tradizionale dell'auto di proprietà, simbolo di status e libertà per generazioni di italiani, sta cedendo il passo a un approccio più pragmatico e flessibile. Al centro di questa evoluzione troviamo il **noleggio**, un settore che continua a crescere e a radicarsi nelle abitudini degli italiani.

I numeri parlano chiaro: **oggi, quasi un'auto nuova su tre (28%) viene immatricolata attraverso il canale del noleggio**. È una percentuale che racconta di un cambiamento culturale importante, in un paese tradizionalmente legato alla proprietà dell'auto. Questa trasformazione va ben oltre le statistiche, toccando il cuore stesso del rapporto tra italiani e mobilità.

**La flotta complessiva del noleggio ha raggiunto la cifra impressionante di 1,4 milioni di veicoli in circolazione**, generando un giro d'affari che supera i 15,8 miliardi di euro. Sono dati che testimoniano non solo della rilevanza economica del settore, ma anche del suo radicamento nelle scelte quotidiane di mobilità di privati e aziende.

### **Il noleggio a lungo termine è un successo**

Tra i diversi segmenti del noleggio, è **quello a lungo termine a mostrare i segnali più incoraggianti**. Con una flotta che sfiora gli **1,3 milioni di veicoli** e un aumento di 76.000 unità rispetto al 2023 (+6%), il noleggio a lungo termine si conferma come una soluzione

particolarmente apprezzata dagli italiani.

Il fatturato del settore ha superato i 12,5 miliardi di euro, nonostante una flessione nelle immatricolazioni registrata nel 2024 (-15%). Un dato interessante è il forte recupero osservato nel primo trimestre del 2025, con un incremento dell'11,5% che promette di compensare la contrazione precedente.

L'evoluzione del noleggio a lungo termine si riflette anche nella **durata dei contratti**. Oggi l'80% degli accordi supera i 36 mesi, segnalando una preferenza per relazioni di lungo periodo tra clienti e fornitori di servizi di mobilità. Si tratta di una tendenza che sottolinea come gli utenti trovino valore in questa formula e siano sempre più a loro agio nell'affidarsi al noleggio per periodi estesi.

Particolarmente rilevante è il **ritorno alla crescita del segmento dei privati (+3%)**, che dimostra come il noleggio a lungo termine stia uscendo dalla nicchia aziendale per diventare una scelta consapevole anche per le famiglie e i singoli individui.

A fine 2024, il noleggio a lungo termine contava 268.000 utenti, di cui 95.000 aziende, 3000 pubbliche amministrazioni e ben 170.000 privati. Questi ultimi sono una porzione sempre più rilevante del mercato, attratti dalla possibilità di avere un'auto sempre nuova e sicura, con costi mensili fissi e prevedibili.

Anche il segmento dei veicoli commerciali leggeri mostra una crescita robusta (+7,5%), raggiungendo le 225.000 unità. Questo dato evidenzia come il noleggio stia conquistando anche il mondo delle attività produttive e della logistica, offrendo soluzioni efficaci per le esigenze professionali.

## Il noleggio a breve termine: tra opportunità e sfide

Il **rent-a-car**, o **noleggio a breve termine**, presenta uno scenario più articolato, caratterizzato da luci e ombre. Da un lato, il fatturato è cresciuto raggiungendo 1,5 miliardi di euro (+5% rispetto al 2023), e anche i noleggi sono aumentati del 10%, attestandosi a 4,7 milioni. Le giornate di noleggio sono salite a 38 milioni e la flotta disponibile è cresciuta a 140.000 veicoli (+2,3%).

Tuttavia, dietro questi dati apparentemente positivi si nascondono alcune criticità. Si osserva infatti una diminuzione del prezzo medio per giornata di noleggio (-1,5%), fenomeno attribuibile alla crescente concorrenza nel settore, in particolare da parte di operatori locali e low-cost.

Le aziende di maggiori dimensioni si trovano a fronteggiare **costi sempre più elevati**, legati sia all'acquisto dei veicoli, a causa del consistente innalzamento dei listini, sia alla gestione della flotta.

Quest'ultima voce è particolarmente problematica per via dell'aumento dei danni e dei furti (sia totali che parziali) e dei canoni concessori pagati ad aeroporti e stazioni ferroviarie, che

erodono i margini operativi.

Tale contesto competitivo, se da un lato può produrre effetti positivi per l'utenza in termini di prezzi più contenuti, dall'altro rischia di compromettere la qualità del servizio. Gli operatori di minori dimensioni e con scarsa esperienza sul campo spesso generano un elevato numero di reclami da parte della clientela, danneggiando l'immagine complessiva del settore.

Le aziende più strutturate si trovano quindi davanti alla sfida di coniugare competitività nei prezzi e qualità del servizio, in un contesto di costi crescenti che rischia di non compensare adeguatamente gli investimenti necessari a garantire gli standard richiesti dal mercato.

## Il car sharing è in crisi

In netto contrasto con il successo del noleggio a lungo termine, **il car sharing sta attraversando una fase di profonda difficoltà**. I numeri raccontano una parabola discendente: nel 2024 sono stati effettuati poco più di 4,2 milioni di noleggi, in calo rispetto ai 5 milioni del 2023 e soprattutto in drastica diminuzione rispetto ai 10 milioni registrati nel 2019, prima della pandemia.

Gli utenti attivi iscritti al servizio sono 330.000 mentre la flotta disponibile si è contratta a circa 3300 unità, tutte ibride o elettriche. Un dato particolarmente allarmante riguarda l'operatività dei mezzi: **circa metà della flotta resta mediamente non disponibile a causa dei continui furti (parziali e totali) e dei danneggiamenti che cronicamente colpiscono questi veicoli**.

Un altro fattore limitante per lo sviluppo del car sharing è la sua **concentrazione geografica**: l'80% della flotta complessiva è localizzata **tra Roma e Milano**, lasciando il resto del paese sostanzialmente scoperto da questo servizio.

Tale concentrazione riflette la difficoltà di rendere sostenibile il modello di business al di fuori delle grandi aree metropolitane, dove la densità di popolazione e l'abitudine all'uso dei mezzi pubblici creano le condizioni ideali per l'adozione di servizi di mobilità condivisa.

È interessante notare come stia cambiando anche la modalità di utilizzo del servizio: **la durata media dei noleggi è salita a 126 minuti**, un dato che proietta l'offerta del settore verso formule giornaliere, ben diverse da quelle orarie per cui il car sharing era stato originariamente concepito.

Tale evoluzione sembra indicare che gli utenti stanno trasformando il car sharing in una sorta di noleggio a breve termine più agile, utilizzando i veicoli per spostamenti più lunghi o per intere giornate anziché per brevi tragitti urbani.

Senza un adeguato supporto da parte delle istituzioni nazionali e locali, questo business – che potrebbe essere di supporto strategico al trasporto pubblico locale, al decongestionamento dei centri urbani e alla salvaguardia dell'ambiente – rischia di contrarsi ulteriormente nei prossimi anni, vanificando le promesse di una mobilità urbana più sostenibile e condivisa.

## Il ruolo del noleggio nella transizione ecologica

Uno degli aspetti più rilevanti emersi dall'analisi del settore riguarda il contributo del noleggio alla transizione ecologica della mobilità italiana. I dati mostrano chiaramente come una parte importante di questa trasformazione passi proprio attraverso i canali del noleggio: infatti, **quasi un terzo delle auto elettriche (32%) e quasi la metà delle ibride plug-in (48%) immatricolate in Italia sono a noleggio.**

Questi numeri non sorprendono se si considerano le peculiarità del noleggio, che si presta particolarmente bene all'adozione di tecnologie innovative come quella elettrica. Il noleggio, infatti, risolve alcune delle principali preoccupazioni degli automobilisti riguardo ai veicoli elettrici: dal rischio di rapida obsolescenza tecnologica, alla svalutazione, fino all'incertezza sulla durata delle batterie.

Con formule di noleggio a lungo termine, gli utilizzatori possono accedere a veicoli elettrici o ibridi senza preoccuparsi degli elevati costi iniziali di acquisto, beneficiando al contempo di canoni mensili che includono tutti i servizi necessari, dalla manutenzione all'assistenza stradale. Questo approccio riduce l'ansia legata all'adozione di nuove tecnologie e permette una transizione più fluida verso la mobilità sostenibile.

Il car sharing, nonostante le difficoltà sopra descritte, contribuisce anch'esso alla causa ambientale: **la totalità della flotta è composta da veicoli ibridi o elettrici**, offrendo a molti cittadini l'opportunità di familiarizzare con queste tecnologie senza dover compiere il passo dell'acquisto.

Le flotte a noleggio, rinnovate con maggiore frequenza rispetto alle auto di proprietà, rappresentano inoltre uno strumento efficace per accelerare il ricambio del parco circolante italiano, tra i più vecchi d'Europa, contribuendo così alla riduzione delle emissioni inquinanti nei centri urbani.

## Le barriere normative e fiscali che frenano il settore

Nonostante il suo peso crescente nell'economia e nella mobilità italiana, il settore del noleggio veicoli deve ancora fare i conti con un **quadro normativo inadeguato**. Come sottolineato dall'**ANIASA** (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio), le attività di noleggio sono ancora regolamentate da norme vecchie di oltre 30 anni, risalenti a un'epoca in cui il settore era marginale e nel paese circolavano poche migliaia di vetture a nolo.

Oggi, con una flotta che ha raggiunto 1,4 milioni di veicoli e un ruolo chiave nella transizione ecologica, il comparto necessita di una normativa specifica e unitaria, che regolamenti in modo omogeneo e stabile tutti gli aspetti, dall'immatricolazione alla circolazione, con particolare attenzione alla fiscalità.

**Alberto Viano**, presidente di **ANIASA**, ha evidenziato come il nostro Paese debba superare i numerosi **dazi occulti** che frenano lo sviluppo e gli investimenti in mobilità pay-per-use. Nei prossimi mesi l'Italia si troverà ad affrontare tre importanti appuntamenti: la **Legge Delega** di

riforma della fiscalità, la **scadenza della deroga triennale** concessa dal 2007 che blocca al 40% il livello di detraibilità IVA sulle auto aziendali e il **dibattito nazionale sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali**.

Questi passaggi saranno fondamentali per determinare se l'Italia saprà creare le condizioni normative e fiscali favorevoli a un ulteriore sviluppo del settore, allineandosi alle migliori pratiche europee, o se continuerà a mantenere un sistema penalizzante che frena gli investimenti.

Solo con una normativa adeguata il comparto potrà svolgere efficacemente il ruolo di supporto strategico al rinnovo del parco circolante italiano e alla sua progressiva decarbonizzazione, consentendo anche di cogliere le opportunità dell'Automotive action plan europeo.

## Verso una nuova mobilità

La fotografia del settore del noleggio veicoli in Italia rivela un comparto in profonda trasformazione, che sta ridisegnando il concetto stesso di mobilità nel nostro Paese. Da un lato, il successo del noleggio a lungo termine dimostra come gli italiani stiano progressivamente abbracciando l'idea dell'auto come servizio piuttosto che come bene di proprietà.

Dall'altro, le difficoltà del car sharing evidenziano come non tutte le formule di mobilità alternativa riescano a trovare un modello di business sostenibile nel contesto italiano.

In questo scenario in evoluzione, emerge con chiarezza il ruolo fondamentale che il noleggio sta giocando nella transizione ecologica del parco auto nazionale. Grazie alla maggiore propensione all'adozione di veicoli elettrici e ibridi, il settore si pone come un acceleratore della mobilità sostenibile, contribuendo a ridurre l'impatto ambientale del trasporto su strada.

Tuttavia, perché questa trasformazione possa esprimere appieno il suo potenziale, è necessario un intervento deciso sul fronte normativo e fiscale. Le regole obsolete e le penalizzazioni fiscali sono da considerarsi un freno che il Paese non può permettersi, soprattutto in un momento in cui la transizione verso forme di mobilità più sostenibili è una priorità a livello europeo e globale.

Il futuro della mobilità in Italia sarà probabilmente caratterizzato da un **mix di soluzioni**, dove il noleggio a lungo termine continuerà a crescere, affiancato da forme di noleggio a breve più flessibili e digitalizzate.

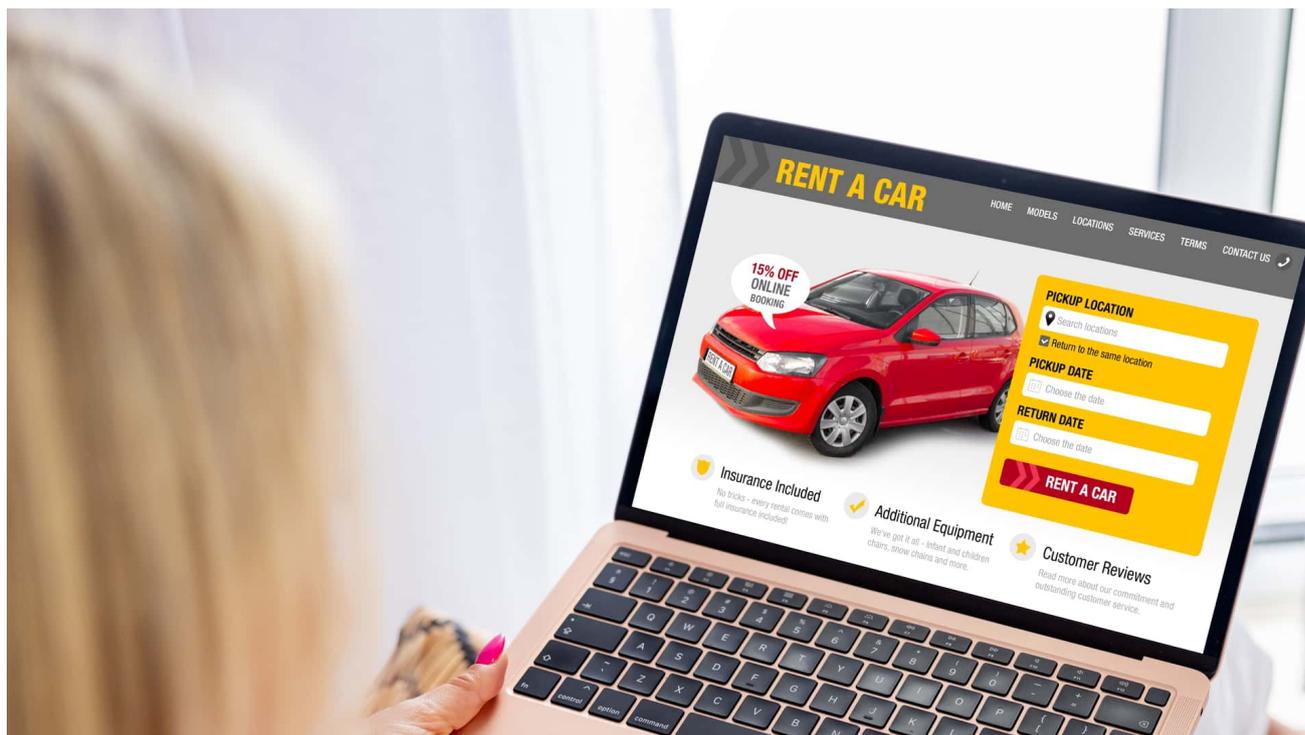
Il car sharing potrebbe trovare nuova vita attraverso modelli di business ripensati e maggiormente sostenibili, magari con un supporto più deciso da parte delle amministrazioni locali.

Ciò che appare certo è che il concetto tradizionale di proprietà dell'auto sta evolvendo verso un approccio più pratico e orientato al servizio, in linea con le tendenze globali della sharing

economy e della sostenibilità.

## Agli italiani piace il noleggio a lungo termine, il car sharing no

Oggi un'auto nuova su tre è a noleggio (28%). Quasi un terzo è a batteria (32%) e circa la metà sceglie l'ibrido plug-in (48%)



Il noleggio auto in Italia continua a crescere, anche se nel 2024 si è registrato un calo delle immatricolazioni. Oggi, quasi **un'auto nuova su tre** è a noleggio (28%) e una parte importante della transizione ecologica passa proprio da questo canale: infatti, il noleggio riguarda quasi un terzo delle auto elettriche (32%) e quasi la metà delle ibride plug-in (48%) immatricolate nel Paese.

Nel complesso, secondo l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio (**ANIASA**), il comparto conta su una flotta di **1,4 milioni di veicoli** e ha generato un giro d'affari pari a 15,8 miliardi di euro.

Il **car sharing**, invece, sta attraversando una fase critica. Nel 2024 i noleggi sono scesi a 4,2 milioni, rispetto ai 5 milioni del 2023 e ai 10 milioni del 2019. Gli utenti attivi sono 330.000, e la flotta si è ridotta a 3.300 veicoli, tutti ibridi o elettrici.

Purtroppo, la metà dei mezzi è spesso inutilizzabile, a causa di **furti e danneggiamenti**. L'offerta è concentrata per l'80% a Roma e Milano. Inoltre, i noleggi durano in media 126 minuti, un segnale che il servizio si sta spostando verso usi più prolungati, simili al noleggio

giornaliero.

## Noleggio a breve termine: luci e ombre

Il rent-a-car ha vissuto un 2024 contrastante: **il fatturato è cresciuto** (1,5 miliardi di euro, +5% rispetto al 2023) e i noleggi sono aumentati (+10%, 4,7 milioni). Anche le giornate di noleggio sono salite (38 milioni) e la flotta è cresciuta (140.000 veicoli, +2,3%).

Tuttavia, si osserva una **diminuzione del prezzo medio** per giornata (-1,5%), dovuta alla crescente concorrenza, soprattutto da parte di operatori locali e low cost. Le aziende più grandi devono inoltre affrontare costi sempre più elevati, legati sia all'acquisto dei veicoli, sia alla gestione della flotta (per via di danni, furti e canoni aeroportuali), mettendo a rischio i margini di profitto.

## Il lungo termine piace di più

Il noleggio a lungo termine si conferma in forte crescita. La flotta ha raggiunto quasi 1,3 milioni di veicoli, con un aumento di 76.000 unità rispetto al 2023 (+6%), mentre il fatturato ha superato i 12,5 miliardi di euro. Anche se le immatricolazioni sono diminuite nel 2024 (-15%), nel primo trimestre 2025 si è registrato un forte recupero (+11,5%).

Oggi, **l'80% dei contratti dura più di 36 mesi** e si è assistito a un ritorno alla crescita da parte dei privati (+3%). I veicoli commerciali leggeri sono aumentati del (+7,5%), raggiungendo le (225.000 unità). A fine 2024, il noleggio a lungo termine è stato scelto da (268.000 utenti), tra cui (95.000 aziende), (3.000 pubbliche amministrazioni) e (170.000 privati).

## L'importanza di nuove norme

Secondo l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio (**ANIASA**), il settore è ancora regolato da norme **vecchie di oltre 30 anni**, non più adatte a una realtà con (1,4 milioni di veicoli) e una funzione chiave nella transizione ecologica. Serve, quindi, una normativa unitaria, moderna e stabile, con particolare attenzione alla fiscalità.

"Il nostro Paese deve superare i numerosi 'dazi occulti' che frenano lo sviluppo e gli investimenti in mobilità pay-per-use, facendosi trovare pronto nei prossimi mesi a **tre importanti appuntamenti**: la Legge Delega di riforma della fiscalità, la scadenza della deroga triennale concessa dal 2007 all'Italia che blocca al 40% il livello di detraibilità IVA sulle auto aziendali, il dibattito nazionale sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali", ha commentato il Presidente **ANIASA**, Alberto Viano.

# Indice Articoli ANIASA

12 Maggio 2025

## ANIASA

07/05/2025	ILMATTINO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 3
07/05/2025	ILMATTINO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%-VIDEO	Pag. 4
07/05/2025	ILMESSAGGERO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 5
07/05/2025	ILMESSAGGERO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%-VIDEO	Pag. 6
07/05/2025	LEGGO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 7
07/05/2025	LEGGO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%-VIDEO	Pag. 8
07/05/2025	LIBEROQUOTIDIANO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 9
07/05/2025	SOLE24ORE.COM	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 11
12/05/2025	ASSINEWS.IT	ANIASA: MOBILITÀ A NOLEGGIO SEMPRE PIÙ DIFFUSA IN ITALIA	Pag. 12
08/05/2025	ILPOPOLANO.COM	AUTOMOTIVE: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 14
11/05/2025	MOTORISUMOTORI.IT	L'AUTOMOTIVE GLOBALE IN STAGNAZIONE : LO STUDIO CHE METTE PAURA ALLE CASE	Pag. 16
12/05/2025	RENTALBLOG.IT	NOLEGGIO AUTO, COME STA ANDANDO IL MERCATO NEL 2025	Pag. 25
07/05/2025	MSN.COM	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 30
07/05/2025	QUOTIDIANODIPUGLIA.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 31
07/05/2025	QUOTIDIANODIPUGLIA.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%-VIDEO	Pag. 32
11/05/2025	AUTOLOGIA.NET	CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO MA ANIASA LANCIA L'ALLARME	Pag. 33
11/05/2025	QUIFINANZA.IT	LA NUOVA GEOGRAFIA DELL'AUTO: LE PROSPETTIVE DEL MERCATO EUROPEO AL 2030	Pag. 36
10/05/2025	AUTOLOGIA.NET	MERCATO EUROPEO FERMO FINO AL 2030, CON CO SOPRA I LIVELLI DEL 2015	Pag. 38

07/05/2025	BERLINERTAGESZEITUNG.DE	ANIASA, BRAND TEDESCHI I PIÙ ESPOSTI AI DAZI USA	Pag. 40
08/05/2025	FLEETMAGAZINE.COM	METTIAMOCI IL CUORE IN PACE: LE AUTO NON SI VENDONO PIÙ	Pag. 41
09/05/2025	INTERMEDIACHANNEL.IT	AUTO AL BIVIO: IL FUTURO È IBRIDO O ASIATICO?	Pag. 43
08/05/2025	LULOP.COM	AUTOMOTIVE, LO STUDIO: MERCATO EUROPEO IN DECLINO ALMENO FINO AL 2030	Pag. 45
09/05/2025	FACILE.IT	RAPPORTO ANIASA 2025: IL NOLEGGIO TRAINA LA TRANSIZIONE ECOLOGICA	Pag. 46
09/05/2025	INSURANCETRADE.IT	NOLEGGIO, 2024 POSITIVO MA CALANO IMMATRICOLAZIONI	Pag. 48
07/05/2025	CORRIEREADRIATICO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 49
07/05/2025	DAILYMOTION.COM	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 50
07/05/2025	DAILYMOTION.COM	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%-VIDEO	Pag. 51
07/05/2025	ILGAZZETTINO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%	Pag. 52
07/05/2025	ILGAZZETTINO.IT	ANIASA: CRESCE LA MOBILITÀ A NOLEGGIO, QUOTA IMMATRICOLATO AL 34%-VIDEO	Pag. 53

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

Giro d'affari 2024 di 15,8 mld. Viano: Serve una normativa specifica

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 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%-video



(Aniasa)

## **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%-video



(Aniasa)

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

Giro d'affari 2024 di 15,8 mld. Viano: Serve una normativa specifica

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 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.

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



(Aniasa)

## 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.

## **Aniasa: mobilità a noleggio sempre più diffusa in Italia**



Nonostante il calo di immatricolazioni del 2024, il settore del **noleggio veicoli** rappresenta il 28% delle auto nuove, con una quota crescente di veicoli green: il 32% delle nuove vetture elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio. Sono questi i principali dati e spunti emersi dalla presentazione della **24esima edizione del Rapporto ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

In un mercato dell'auto in profonda trasformazione il settore del noleggio veicoli ha proseguito nel 2024 la graduale penetrazione nelle abitudini degli italiani, raggiungendo un giro d'affari di 15,8 mld di €, una flotta di 1,4 milioni di veicoli in circolazione, pur registrando un calo delle immatricolazioni (-53.000 veicoli), con circa 474.000 unità, per un valore complessivo di acquisti vicino ai 14 mld di euro.

Il settore del rent-a-car ha archiviato un 2024 tra luci e ombre: il giro d'affari ha superato 1,5 miliardi di € (+5% vs 2023), 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 è consolidata a 140mila unità (+2,3%) per soddisfare una domanda in aumento. Come testimonia il calo dei prezzi per giorno di noleggio (-1,5%), l'andamento del settore è oggi caratterizzato da un contesto di mercato sempre più competitivo, con un incremento del numero di operatori attivi specialmente a livello locale e con servizi low cost (elemento che, se

da un lato, produce effetti positivi in termini potenziali sull'utenza, dall'altro, proprio per il ridotto dimensionamento e la scarsa esperienza sul campo, produce un elevato numero di complaint da parte della clientela).

Le aziende di maggiori dimensioni affrontano un aumento dei costi dovuti all'acquisto della flotta a causa del consistente innalzamento dei listini e un crescente incremento dei costi gestionali, causato da vari fattori, quali la crescita esponenziale dei danni e dei furti (totali e parziali) e dei canoni concessori pagati ad aeroporti e stazioni ferroviarie, con pericolose riduzioni dei margini operativi che rischiano di non compensare adeguatamente gli investimenti necessari a garantire gli standard richiesti dal mercato.

Il noleggio a lungo termine ha raggiunto una flotta di veicoli di quasi 1,3 milioni di veicoli (+6% e +76mila unità vs 2023), nonostante una forte frenata delle immatricolazioni (-15%), superando i 12,5 mld di € di fatturato complessivo (compreso quello da rivendita dell'usato). Tra i principali trend registrati: l'aumento delle durate dei contratti (l'80% supera i 36 mesi), il ritorno alla crescita del canale dei privati che noleggiano (+3%), l'aumento costante del business dei veicoli commerciali leggeri, oggi 225mila in parco (+7,5%). A fine 2024 i servizi del long term hanno raggiunto 268.000 soggetti: 95.000 aziende, 3.000 PA e 170.000 privati (con e senza P.IVA), che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto.

Il settore dell'auto condivisa sta vivendo nel nostro Paese un momento di forte criticità. Nel 2024 sono stati effettuati poco più di 4,2 milioni di noleggi di vetture (erano 5 mln nel 2023 e ben 10 milioni nel 2019) da 330.000 utenti attivi iscritti al servizio. Si è contratta ulteriormente la flotta di mezzi su strada, a circa 3.300 unità (tutte ibride ed elettriche), metà delle quali restano mediamente non disponibili a causa dei continui furti (parziali e anche totali) e dei danneggiamenti che da sempre colpiscono questi veicoli. A Roma e Milano si concentra l'80% della flotta complessiva. Da rimarcare l'aumento significativo delle durate dei noleggi (in media 126 minuti), un trend che proietta l'offerta del settore verso formule giornaliere, ben diverse da quelle orarie per cui era nato. Senza un adeguato supporto da parte delle istituzioni nazionali e locali, questo business - di supporto strategico al trasporto pubblico locale, al decongestionamento dei centri urbani e alla salvaguardia dell'ambiente - rischia di contrarsi ulteriormente nei prossimi anni.

Il primo trimestre dell'anno in corso ha confermato il trend di crescita del long term e quello altalenante dello short. Il noleggio a breve termine, infatti, ha registrato uno sviluppo del fatturato (+6,4%) e dei noleggi (+0,8%), ma, contestualmente, un calo dei giorni di noleggio (-3,5%), della flotta in circolazione (-5,5%) e delle immatricolazioni (-2,7%). Numeri diversi hanno riguardato il lungo termine, con gli operatori che hanno visto lievitare il giro d'affari del 10%, la flotta del 4,7% e le immatricolazioni dell'11,5%, con quest'ultimo dato che ha risentito però in modo significativo delle strategie degli operatori del renting collegati a brand automotive.

## Automotive: mercato europeo in declino almeno fino al 2030

(Adnkronos) – Secondo il nuovo studio condotto da **ANIASA** e Bain & Company

“Navigare nella nebbia

” presentata i nel corso di un evento a Milano, il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata. Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, anche a causa del Covid, ha segnato la fine di un’epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. Se nel periodo 2001-2017 l’Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, 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% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), che potrebbero diventare i nuovi motori della domanda. Secondo le stime, 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. A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le tensioni commerciali tra grandi blocchi economici, le Case automobilistiche tedesche sono tra le più esposte, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti.

In Italia l’auto resta fondamentale ma non si compra più. Secondo l’indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia un deciso ritorno all’uso dell’auto privata come mezzo principale per gli spostamenti. Questo però evidenzia non un aumento delle vendite di nuove vetture ma solo una crescita dell’usato, più economico e più immediato come disponibilità. “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.”, ha commentato il Presidente **ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione. “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”, conclude Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

–motoriwebinfo@adnkronos.com (Web Info)



## L'automotive globale in stagnazione : lo studio che mette paura alle case



A sostenerlo un rapporto elaborato da **ANIASA** e Bain & Company

Una vera e propria **traversata nel deserto**. Questo è ciò che attende l'industria automobilistica, nel corso dei prossimi anni. La fase di stagnazione dovrebbe durare sino al 2030 e riguarderà, naturalmente, anche l'Italia. A evidenziare questi dati è il **nuovo studio** condotto da **ANIASA** e Bain & Company, intitolato "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive". L'indagine, condotta ogni anno, è stata oggetto di presentazione nel corso di un evento che si è svolto a Milano. E conferma quello che molti osservatori affermano ormai da tempo: per il settore automobilistico si prospetta un futuro tale da mettere in pericolo la sopravvivenza di non poche case. Reso incerto soprattutto da una lunga serie di decisioni senza senso assunte dal potere politico.

Advertisement

### **L'automotive è entrato in una fase di stagnazione**

Il nuovo studio elaborato da **ANIASA** e Bain & Company non sembra lasciare molti dubbi su quanto attende l'industria automobilistica nel corso dei prossimi anni. Il periodo di sviluppo prolungato verificatosi nell'arco temporale tra il 2001 e il 2017, quando il tasso di crescita annuo composto si è attestato al 3,3%, è **solo un lontano ricordo**.



Advertisement

Già al momento, il mercato delle auto viaggia ad una andatura molto meno sostenuta, rispetto alla prima parte del secolo. Resa ancora più evidente dal fatto che mentre il PIL mondiale dava vita ad una risalita lenta, ma costante, la produzione di autovetture è invece stato protagonista un declino estremamente evidente, senza soluzione di continuità.

Un declino che è stato peraltro agevolato da problematiche come le difficoltà incontrate dalle catene logistiche internazionali e la carenza di semiconduttori a livello globale. **Per effetto del saldarsi di questi fattori, si prevede che il tasso di crescita mondiale, da oggi al 2030, si fermerà ad appena lo 0,2%.**

### **Anche la Cina sta per entrare in stagnazione**

Se nell'arco temporale che va dal 2001 al 2017 è stata l'Asia (e in particolare la Cina) a guidare la crescita globale del settore automobilistico, oggi lo scenario è mutato in maniera abbastanza evidente. Tanto che **per il periodo tra il 2017 e il 2030 è attesa una sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%).**

Advertisement

Una stagnazione cui si andrà a cumulare il **declino dei mercati maturi**, ovvero quelli di Giappone e Corea del Sud (-1,2%), Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%). A compensare, ma in maniera insufficiente questo trend, l'emersione di nuove aree di potenziale espansione. Un novero in cui spiccano l'Asia meridionale (+2,7% di CAGR) e il Sud America (+1,5%), agevolate in tal senso dalla crescente urbanizzazione crescente e dal previsto miglioramento delle

condizioni economiche locali.

Occorre poi sottolineare che rispetto alle previsioni risalenti al 2022, entro il 2028 il vecchio continente dovrebbe accumulare un gap di circa 15 milioni di veicoli. Un trend simile a quello del Nord America, ove lo scarto negativo si attesterà a quota 7,5 milioni di unità. Dati i quali vanno a testimoniare un rallentamento strutturale della domanda **tale da rischiare di rivelarsi alla stregua di un maglio su molti costruttori**. In particolare quelli che sono più esposti nei mercati in flessione.

## Il peso dei dazi di Trump

Naturalmente, il rapporto in questione tiene conto anche dei dazi di Trump. **Cui le più esposte sono le case tedesche**, che vedono in pericolo la metà dei propri volumi. Una situazione resa ancora più problematica dal fatto di trovarsi di fronte nello stesso momento le politiche commerciali difensive di molti Paesi, la stagnazione dell'Europa e il complicarsi del mercato cinese.

Advertisement

Mentre **nel caso dei costruttori giapponesi e coreani, il problema si limita al mercato statunitense**. Un mercato dove vantano una forte presenza, che li rende però estremamente vulnerabili ai dazi. Imposti dal nuovo POTUS per cercare di ridare slancio alla propria industria, reduce da un decennio di declino della propria manifattura.

Basti pensare, in tal senso, che nel periodo che va dal 1947 al 2023, i posti di lavoro della manifattura USA sono passati dal 30 all'8%, con il contributo al PIL crollato dal 25 al 10%. Il tutto mentre la Cina si stagliava all'orizzonte nella veste di dominus della produzione globale. Con un dato in grande evidenza, il controllo di più della metà della produzione globale di acciaio e navi conseguito nel corso del 2023.

## Non saranno i cinesi a pagare i dazi USA

Per quanto riguarda gli Stati Uniti, tra il 1947 e il 2023, l'occupazione manifatturiera è crollata dal 30% all'8% della forza lavoro, mentre il contributo del settore al PIL è sceso dal 25% al 10%. In parallelo, la Cina ha assunto un ruolo dominante nella produzione globale, controllando oltre la metà della produzione mondiale di acciaio e di navi nel 2023.



Advertisement

Nel 2024, sono comunque ancora gli Stati Uniti il primo mercato importatore di veicoli leggeri, dall'alto delle circa 5 milioni di unità che rappresentano il 23% del proprio fabbisogno interno. L'Europa segue a oltre 4 milioni, mentre Cina e Giappone hanno quasi conseguito la totale autosufficienza.

**A ricoprire il fabbisogno USA sono in larga parte le case asiatiche, soprattutto Toyota, Hyundai e Kia.** Quasi del tutto assenti i veicoli cinesi, tanto da rendere una misura di pura testimonianza i dazi contro di essi. E, di conseguenza, a pagare il peso delle nuove barriere commerciali potrebbero essere proprio i marchi giapponesi e sudcoreani. Che comunque hanno già provveduto a spostare una parte della propria produzione negli USA, in modo da attenuarne gli effetti.

### **In Italia non si compra più**

Infine, la parte dell'indagine **ANIASA** - Bain & Company sulle abitudini di mobilità in Italia, **ove si registra un deciso ritorno all'utilizzo dell'auto privata come strumento principale per gli spostamenti.** Una tendenza che, però, non va ad impattare in maniera significativa sulle vendite di auto nuove. Sono infatti i veicoli usati a dare vita ad una forte crescita, derivante anche dalla perdita di potere d'acquisto dei salari italiani dopo l'introduzione dell'euro. Cui si vanno a sommare normative disorientanti e prezzi che continuano a lievitare.

Advertisement

Ne consegue, quindi, il **progressivo invecchiamento del parco auto circolante**. Cui si va a sommare una marcata propensione a cercare modelli convenienti. Aprendo così il varco ai modelli provenienti dalla Cina o dall'Asia.



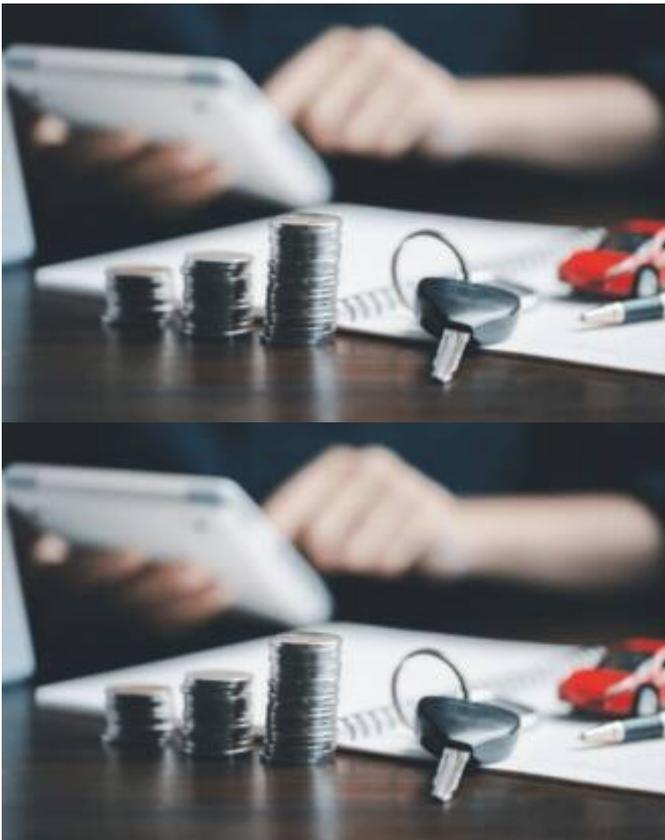
Nel corso del primo trimestre del 2025, si fa notare l'aumento della quota spettante ai **modelli ibridi, che hanno ormai raggiunto la metà del mercato**. Confinando le BEV ad uno striminzito 5%, con risultati ancora meno significativi tra i privati e nella parte inferiore della penisola. Se gli EV mostrano segnali abbastanza timidi di ripresa, si tratta però di una tendenza limitata alle compatte. Stagnanti, al contrario, le auto di fascia alta.

Da sottolineare, peraltro, come la pratica scomparsa del diesel non abbia garantito reali benefici sulle emissioni medie di CO<sub>2</sub>. Le quali continuano a navigare oltre i 115 g/km, livelli superiori anche a quelli del 2015.

Advertisement

Un andamento che, del resto, è molto simile a quello europeo, ove la diffusione delle BEV ormai da un triennio è ferma. **Una tendenza che prosegue anche a dispetto dell'incremento dell'infrastruttura di ricarica**, che secondo gli esegeti dell'elettrificazione era la base per tale evento.

**Scopri le ultime notizie**



## **Bollo auto: quattro novità nel 2026 per tutti**



## Tesla, sta arrivando la tempesta perfetta?



## Droga alla guida: 10 cose da sapere per evitare mega multe



## La filiera dell'automotive piemontese rischia di sfaldarsi



## Cybertruck, per Forbes è il più grande flop di tutti i tempi



## Tesla, ora deve cercare un altro nome per il suo Robotaxi?

MotorisuMotori.it

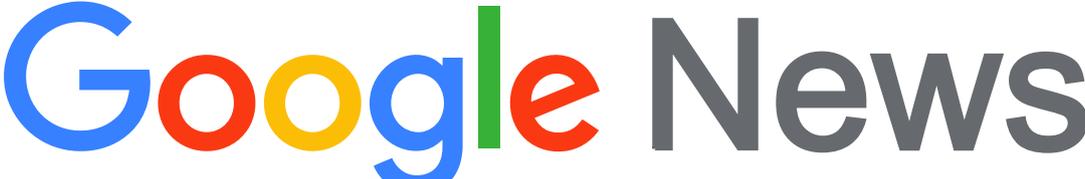
Copyright©2003-2025 - STARATLAS MEDIA S.L. CIF: B56621311 - Tutti i diritti riservati.

- [Chi siamo](#)
- [Contatti](#)
- [Cookie Policy](#)
- [Politica Editoriale e Fact-checking](#)
- [Preferenze Cookie](#)



X

Seguici anche su



## Noleggino auto, come sta andando il mercato nel 2025



Il **noleggino auto** continua a crescere in Italia anche in questi primi mesi del 2025, nonostante un quadro normativo e fiscale considerato penalizzante dagli operatori del settore.

Secondo i dati presentati nella 24esima edizione del **Rapporto Aniasa** – l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità – la flotta noleggino complessiva ha raggiunto infatti 1,4 milioni di veicoli, rappresentando il 28% delle auto nuove immatricolate nel Paese.

Nel 2024 il settore ha generato un giro d'affari di **15,8 miliardi di euro**, con circa 474.000 nuove immatricolazioni, in calo di 53.000 unità rispetto all'anno precedente. Il valore complessivo degli acquisti si è avvicinato invece ai 14 miliardi di euro.

- Noleggino auto a breve termine, aumentano i volumi ma si riducono i margini
- Noleggino auto a lungo termine, segnali positivi per il 2025
- Il car-sharing entra in crisi
- Noleggino auto, i trend nel primo trimestre del 2025
- L'appello di **Aniasa** al Governo

## Noleggio auto a breve termine, aumentano i volumi ma si riducono i margini

Il comparto del noleggio auto a breve termine ha chiuso il 2024 con **un fatturato superiore a 1,5 miliardi di euro** (+5% rispetto al 2023), 4,7 milioni di noleggi effettuati (+10%) e una flotta consolidata di 140.000 veicoli (+2,3%).

Le giornate di noleggio hanno raggiunto i 38 milioni, ma i margini restano sotto pressione: **i prezzi giornalieri sono calati dell'1,5%**, in un mercato sempre più competitivo e popolato da nuovi operatori locali spesso low-cost, che generano anche un numero elevato di reclami da parte della clientela.

Le grandi aziende del settore segnalano un aumento dei costi d'acquisto dei veicoli, oltre a una crescita dei costi gestionali, dovuti a danni, furti e agli oneri imposti da aeroporti e stazioni. Il risultato è un progressivo assottigliamento dei margini operativi, con possibili ripercussioni sugli investimenti futuri.

## Noleggio auto a lungo termine, segnali positivi per il 2025

Il noleggio a lungo termine si conferma il pilastro più solido della mobilità a uso flessibile in Italia, mostrando nel 2024 **una significativa crescita strutturale** nonostante la contrazione delle immatricolazioni (-15%). La flotta ha raggiunto quasi 1,3 milioni di veicoli (+6% rispetto al 2023), con un incremento di 76.000 unità in un solo anno.

Questo sviluppo è accompagnato da **un fatturato complessivo che ha superato 12,5 miliardi di euro**, includendo anche i ricavi dalla rivendita dell'usato, segno della piena maturità del comparto. Tra i trend più rilevanti, si segnala il costante allungamento della durata contrattuale: l'80% dei contratti oggi supera i 36 mesi, dimostrando una crescente fidelizzazione dei clienti, che vedono nel long term una soluzione efficace contro

l'obsolescenza dei veicoli e l'incertezza normativa e fiscale sull'auto di proprietà.

Cresce anche la componente retail, con un aumento del 3% dei clienti privati, sia con partita IVA che senza. Il canale corporate resta però dominante, con 95.000 aziende clienti, affiancate da 3.000 pubbliche amministrazioni e 170.000 privati, per un totale di 268.000 soggetti serviti entro fine 2024.

Il comparto ha registrato un **importante incremento nel segmento dei veicoli commerciali leggeri**, che ora ammontano a 225.000 unità (+7,5%). Questo dato riflette una domanda crescente da parte delle imprese che operano nella logistica, nei servizi e nella distribuzione urbana, e che vedono nel noleggio a lungo termine uno strumento strategico per rinnovare il proprio parco mezzi contenendo i costi e gestendo meglio i rischi operativi.

A trainare il settore contribuiscono anche gli operatori del renting legati ai grandi marchi automobilistici, le cui strategie commerciali e promozionali stanno incidendo sull'aumento delle immatricolazioni, come dimostrano i dati positivi del primo trimestre 2025: +11,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

## Il car-sharing entra in crisi

In calo invece il car sharing, che nel 2024 ha visto **solo 4,2 milioni di noleggi, contro i 5 milioni del 2023** e i 10 milioni del 2019, evidenziando un comparto che ha sofferto moltissimo il periodo pandemico senza essere ancora riuscito a riprendersi.

In corrispondenza con la contrazione della domanda, anche la flotta di veicoli in car-sharing si è ridotta, scendendo nel 2024 a quota 3.300 veicoli, tutti elettrici o ibridi. Di questi, circa la metà risulta spesso indisponibile a causa di furti e danneggiamenti. Roma e Milano rappresentano l'80% del parco circolante. Cresce invece la durata media del noleggio, arrivata a 126 minuti, spostando il modello di business verso formule giornaliere.

Secondo **Aniasa**, senza adeguato sostegno pubblico, **il settore rischia un'ulteriore contrazione**, nonostante il ruolo strategico che ricopre per il trasporto urbano e la sostenibilità ambientale.

## Noleggio auto, i trend nel primo trimestre del 2025

I dati del primo trimestre del 2025 confermano la dinamica bifronte del mercato del noleggio auto in Italia, con una netta distinzione tra la crescita strutturata del lungo termine e l'andamento irregolare del breve.

**Il noleggio a breve termine ha registrato un incremento del 6,4% del fatturato** rispetto allo stesso periodo del 2024, insieme a un modesto aumento del numero di noleggi (+0,8%). Tuttavia, **il settore mostra segnali di debolezza operativa**: si è infatti verificata una contrazione delle giornate di noleggio (-3,5%), una riduzione della flotta circolante (-5,5%) e un calo delle nuove immatricolazioni (-2,7%). Questi dati suggeriscono che la ripresa del

comparto è ancora fragile e fortemente condizionata dalla stagionalità, dalla pressione competitiva e dalla razionalizzazione delle flotte da parte degli operatori per contenere i costi.

Il Presidente di **Aniasa** Alberto Viano durante la presentazione del nuovo Rapporto **Aniasa**

**Più incoraggianti i numeri per il noleggio a lungo termine**, che continua a guadagnare spazio sul mercato. Nei primi tre mesi dell'anno, il settore ha registrato **un aumento del giro d'affari del 10%**, **un'espansione della flotta del 4,7%** e, soprattutto, una significativa crescita delle immatricolazioni (+11,5%). Quest'ultimo dato, pur positivo, è stato influenzato in modo sostanziale dalle strategie dei grandi gruppi di renting collegati ai brand automobilistici, che hanno spinto sulle immatricolazioni per sostenere la distribuzione e l'utilizzo dei nuovi modelli, anche elettrici e ibridi.

Questa performance conferma il lungo termine come comparto più resiliente, capace di intercettare tanto la domanda aziendale quanto quella dei privati. Si segnala anche una crescente attenzione verso formule flessibili con servizi accessori integrati (manutenzione, assicurazione, gestione sinistri), che incontrano il favore di un'utenza sempre più orientata a soluzioni all-inclusive e prevedibili sul fronte dei costi.

### L'appello di **Aniasa** al Governo

Di fronte a questo scenario, il **Presidente di Aniasa Alberto Viano** ha sottolineato la necessità di una riforma normativa organica: *“Le flotte a noleggio a breve e lungo termine e del car sharing costituiscono lo strumento più efficace per accelerare l'elettrificazione della mobilità, come confermato dagli obiettivi annunciati dalla Commissione EU sulla decarbonizzazione delle flotte”*.

*“Per andare in questa direzione”,* prosegue Viano, *“il nostro Paese deve superare i numerosi ‘dazi occulti’ che frenano lo sviluppo e gli investimenti in mobilità pay-per-use, facendosi trovare pronto*

*nei prossimi mesi a tre importanti appuntamenti: la Legge Delega di riforma della fiscalità, la scadenza della deroga triennale concessa dal 2007 all'Italia che blocca al 40% il livello di detraibilità IVA sulle auto aziendali, il dibattito nazionale sulla decarbonizzazione delle flotte aziendali".*

Il Presidente di **Aniasa** ha poi sottolineato la grave arretratezza normativa che regola tutt'oggi il comparto del noleggio di veicoli in Italia: *"Le attività di noleggio veicoli sono ancora oggi regolamentate da un articolo del Codice della Strada di oltre 30 anni fa , quando nel nostro Paese circolavano poche migliaia di vetture a nolo, e da una serie di altre diversificate fonti normative".*

*"Oggi la flotta ha raggiunto quota 1,4 milioni e il settore necessita di **una normativa specifica e unitaria, che regolamenti in modo omogeneo e stabile tutti gli aspetti, dall'immatricolazione alla circolazione, con particolare focus sulla fiscalità. Solo così il comparto potrà svolgere efficacemente il ruolo di strategico supporto del rinnovo del parco circolante italiano e alla sua progressiva decarbonizzazione, consentendo anche di cogliere le opportunità dell'Automotive action plan europeo**".*

## Consulenze per i noleggiatori

Studiamo con te le soluzioni più adatte per espandere il business della tua azienda nel mercato del noleggio

## Formazione per il noleggio

Aiutiamo le aziende di noleggio a elevare le prestazioni del personale con corsi di formazione specifici

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

Giro d'affari 2024 di 15,8 mld. Viano: Serve una normativa specifica 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%**

Giro d'affari 2024 di 15,8 mld. Viano: Serve una normativa specifica

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 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%-video



(Aniasa)

## Cresce la mobilità a noleggio ma ANIASA lancia l'allarme



**Flotte in espansione, veicoli sempre più green e un mercato in trasformazione, ma senza riforme, lo sviluppo e gli investimenti sono a rischio**

Cresce, evolve, si elettrifica: il noleggio veicoli in Italia si conferma tra i protagonisti della mobilità del futuro. Ma dietro i numeri in espansione si cela un sistema normativo obsoleto e una fiscalità penalizzante che rischiano di rallentare – se non bloccare – la corsa di un settore strategico.

È questo l'allarme lanciato da **ANIASA**, l'Associazione nazionale dell'industria dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici di Confindustria, in occasione della presentazione del suo 24° Rapporto annuale.

“Le attività di noleggio – ha dichiarato Alberto Viano, presidente di **ANIASA** – sono ancora oggi regolate da un articolo del Codice della Strada del 1992. All'epoca circolavano poche migliaia di vetture a nolo, oggi siamo a 1,4 milioni. È impensabile non prevedere una normativa aggiornata, unitaria, stabile”.

Nonostante un 2024 segnato da un calo delle immatricolazioni (-53mila veicoli), il comparto del noleggio ha raggiunto risultati rilevanti: il 28% delle auto nuove immatricolate in Italia è a noleggio. E tra queste, ben il 32% delle elettriche e il 48% delle ibride plug-in portano la firma

degli operatori del settore.

“Le flotte a noleggio – ha sottolineato Viano – sono lo strumento più efficace per accelerare l’elettrificazione della mobilità. Ma per sfruttarne appieno il potenziale, il nostro Paese deve superare i numerosi ‘dazi occulti’ che ostacolano lo sviluppo della mobilità pay-per-use”.

Tra i nodi irrisolti, **ANIASA** punta il dito contro la detraibilità IVA al 40% sui veicoli aziendali – una deroga attiva dal 2007 – e chiede con forza un intervento nella Legge Delega per la riforma fiscale.

Il noleggio a breve termine ha chiuso il 2024 con un fatturato in crescita del 5% (oltre 1,5 miliardi di euro) e un incremento del 10% dei contratti (4,7 milioni). Ma dietro le buone performance, emergono segnali contrastanti: aumento dei furti, danneggiamenti e costi gestionali sempre più difficili da sostenere per le aziende più strutturate.

“Il nostro settore – spiegano in **ANIASA** – opera in un contesto sempre più competitivo, con la crescita di operatori low cost, spesso privi dell’esperienza necessaria. Questo produce vantaggi per l’utente, ma anche un elevato numero di lamentele”.

E se il prezzo medio per giorno di noleggio è calato dell’1,5%, il margine operativo si assottiglia, mettendo a rischio gli standard qualitativi richiesti dal mercato.

È il long term a trainare la crescita del comparto. Nel 2024, la flotta ha sfiorato 1,3 milioni di veicoli, con un fatturato che ha superato i 12,5 miliardi di euro. Crescono la durata dei contratti (l’80% supera i 36 mesi), il noleggio ai privati (+3%) e soprattutto il segmento dei veicoli commerciali leggeri, che ha raggiunto le 225mila unità (+7,5%).

A fine anno, oltre 268mila clienti (tra aziende, PA e privati) hanno scelto il noleggio a lungo termine, rinunciando all’acquisto del veicolo. Una rivoluzione culturale in atto, ma ancora frenata da una burocrazia non all’altezza.

“Il noleggio non è più un’alternativa – ribadiscono in **ANIASA** – è una realtà consolidata. Serve un quadro normativo che lo riconosca come tale”.

Il comparto dell’auto condivisa è invece in forte sofferenza. I noleggi nel 2024 sono crollati a 4,2 milioni, contro i 10 milioni del 2019. Solo 3.300 veicoli sono oggi disponibili in Italia, ma la metà risulta inutilizzabile per furti o danneggiamenti. L’80% della flotta è concentrato tra Roma e Milano.

E sempre secondo **ANIASA** “senza un adeguato supporto istituzionale, il car sharing rischia di scomparire. E con lui, uno dei pilastri della mobilità urbana sostenibile”.

Il primo trimestre del 2025 conferma il trend: crescita per il noleggio a lungo termine (+10% di fatturato, +11,5% immatricolazioni), instabilità per lo short term, che vede sì aumentare il giro d’affari (+6,4%), ma perde terreno su giorni di noleggio (-3,5%), flotta (-5,5%) e immatricolazioni (-2,7%).

“L'Italia deve farsi trovare pronta – ha concluso il presidente Viano – Nei prossimi mesi ci giochiamo partite cruciali: dalla riforma fiscale alla scadenza della deroga IVA, fino alla decarbonizzazione delle flotte aziendali. Il noleggio è pronto a fare la sua parte, ma servono regole chiare e una visione condivisa”.

Il settore del noleggio continua a crescere, innovare e contribuire alla transizione ecologica. Ma **ANIASA** lancia un appello chiaro alle istituzioni: senza una riforma della fiscalità, una normativa aggiornata e sostegni concreti, l'Italia rischia di rallentare proprio sul più promettente dei fronti della nuova mobilità.

## La nuova geografia dell'auto: le prospettive del mercato europeo al 2030



Fonte: **123RF** Le prospettive del mercato auto al 2030 sono piuttosto modeste soprattutto per l'Europa e l'Asia

Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, acuito dalla **crisi pandemica**, ha segnato la **fine di un'epoca e il settore auto** si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. A partire dal 2019, mentre il PIL mondiale ha iniziato una lenta ma costante ripresa, la produzione di veicoli 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 mondiale di appena **+0,2%**. È lo scenario descritto dal nuovo studio condotto da **ANIASA** e **Bain & Company** "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive".

### **Nuovo scenario**

Lo studio mette in luce un'importante ridefinizione delle leadership geografiche. Se nel periodo 2001-2017 l'**Asia** (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, 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% di CAGR)** 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. Secondo le stime, 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.

## La geografia dei dazi

A complicare ulteriormente lo scenario, si aggiungono le **tensioni commerciali** tra grandi blocchi economici che stanno portando a un uso sempre più aggressivo dei dazi come strumento di politica industriale. Le **case tedesche sono tra le più esposte**, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la **perdita di slancio in Cina** e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti. Per i costruttori giapponesi e coreani, il problema riguarda soprattutto il mercato americano, dove sono fortemente presenti, ma vulnerabili ai dazi. Gli **Stati Uniti stanno tentando di recuperare terreno** industriale, dopo un declino decennale della manifattura. Tra il 1947 e il 2023, l'occupazione manifatturiera è crollata dal 30% all'8% della forza lavoro, mentre il contributo della manifattura al PIL è sceso dal 25% al 10%. In parallelo, la Cina ha assunto un ruolo dominante nella produzione globale, controllando oltre la metà della produzione mondiale di acciaio e di navi nel 2023.

## Il grande squilibrio delle importazioni

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. **Seguono l'Europa** (oltre 4 milioni) e il **Medio Oriente**. Di contro, Cina e Giappone sono quasi completamente autosufficienti. Le importazioni americane provengono in gran parte da marchi asiatici – in particolare Toyota, Hyundai e Kia – mentre le Case cinesi sono praticamente assenti, rendendo i dazi contro la Cina poco impattanti per il settore auto. Le **marche più colpite** dai dazi potrebbero essere quelle **giapponesi e coreane**, che hanno una quota importante delle vendite globali realizzate negli Stati Uniti. Tuttavia, molte delle case asiatiche hanno già localizzato parte della produzione negli USA, attenuando l'effetto delle barriere commerciali.

## Mercato europeo fermo fino al 2030, con CO<sub>2</sub> sopra i livelli del 2015



**Dazi USA e stagnazione globale mettono in allarme l'industria. In Italia vola l'usato, ma il parco auto invecchia. L'elettrico non convince e le emissioni non calano**

Il motore dell'automotive mondiale sbuffa, tossisce e inizia a perdere colpi. Dopo vent'anni di corsa inarrestabile, l'industria dell'auto entra in una fase di stagnazione strutturale, schiacciata tra nuove tensioni geopolitiche, la debolezza della domanda e una transizione elettrica ancora troppo incerta.

È quanto emerge dal nuovo rapporto di **ANIASA** e Bain & Company, intitolato emblematicamente "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive". Un'analisi che fotografa senza sconti uno scenario globale segnato dal rallentamento economico, dallo spettro dei dazi e da consumatori sempre più disorientati.

Secondo le proiezioni, da qui al 2030 il mercato europeo dell'auto perderà altri colpi, con una decrescita del -0,6% annuo. Un crollo che porterà a un buco da 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni fatte appena due anni fa. Nord America non se la passa meglio: -7,5 milioni di unità rispetto alle attese.

La Cina - un tempo locomotiva mondiale - si ferma a un modesto +0,3%, mentre a brillare sono solo Sud America (+1,5%) e Asia meridionale (+2,7%). Nuovi protagonisti avanzano, mentre le economie mature si scoprono fragili.

Nel frattempo, il panorama geopolitico aggiunge tensione alla crisi industriale. Gli Stati Uniti spingono sull'uso dei dazi come arma economica per rilanciare la produzione interna. A farne le spese potrebbero essere proprio i colossi tedeschi, esposti contemporaneamente alla crisi europea, al rallentamento cinese e alle barriere commerciali americane.

Alcuni marchi asiatici - come Toyota, Hyundai e Kia - sono già corsi ai ripari delocalizzando parte della produzione negli USA. Le case cinesi sono praticamente assenti dal mercato americano e per loro, pertanto, i dazi sono un colpo a salve.

Intanto, l'industria USA cerca di rialzarsi dopo un declino lungo decenni: tra il 1947 e il 2023, l'occupazione manifatturiera è crollata dal 30% all'8%, e il peso dell'industria sul PIL è passato dal 25% al 10%. In parallelo, la Cina è diventata il cuore pulsante della produzione mondiale, controllando nel 2023 oltre la metà dell'output globale di acciaio e navi.

Nel nostro Paese la mobilità resta ancorata all'auto privata, ma non alla vettura nuova. A trainare il mercato è l'usato, alimentato da una combinazione letale: prezzi in salita, normative opache e incertezza sull'elettrico. Il risultato è un parco circolante sempre più vecchio.

Nel primo trimestre del 2025, le ibride conquistano metà del mercato, mentre le elettriche pure (BEV) restano inchiodate al 5%, con picchi negativi nel Sud e tra i privati. A fare da freno sono prezzi ancora elevati e un'offerta che forza la domanda, più che seguirla.

Il diesel è ormai un ricordo, ma il calo delle emissioni non arriva: la CO<sub>2</sub> media resta oltre i 115 g/km, peggio del 2015. A livello europeo, nonostante gli sforzi sulle infrastrutture di ricarica, la quota di auto elettriche non cresce da tre anni. È la conferma che la transizione ecologica è tutt'altro che acquisita.

“La frammentazione dell'offerta, la scarsa saturazione degli impianti e l'assenza di una visione strategica comune - ha dichiarato Alberto Viano, presidente ANIASA - stanno minando la competitività dell'industria europea. Il comparto deve cambiare rotta. Subito”.

Più netto ancora Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company: “Il settore automotive non può più contare sulla crescita automatica. Solo chi ripenserà la propria presenza geografica, ristrutturerà la catena del valore e punterà sulla flessibilità potrà sopravvivere”.

In altre parole, l'epoca delle certezze è finita.

## **Aniasa, brand tedeschi i più esposti ai dazi Usa**

I brand tedeschi dell'auto "sono i più esposti ai dazi Usa, con circa metà dei propri volumi a rischio: devono affrontare contemporaneamente la stagnazione in Europa, la perdita di slancio in Cina e le barriere doganali imposte dagli Stati Uniti". Emerge dalla nuova ricerca condotta da **Aniasa** e Bain & Company sul mercato automotive. La geoeconomia dell'auto vede gli Usa "importare marchi asiatici ma non cinesi: in particolare Toyota, Hyundai e Kia e questo rende i dazi contro la Cina poco impattanti per il settore auto. Le marche più colpite dai dazi potrebbero essere quelle giapponesi e coreane, che hanno una quota importante delle vendite globali realizzate negli Stati Uniti. Tuttavia, molte delle case asiatiche hanno già localizzato parte della produzione negli Usa, attenuando l'effetto delle barriere commerciali" spiega Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

## Mettiamoci il cuore in pace: le auto non si vendono più

Dopo decenni di espansione, l'automotive è in una fase di stagnazione prolungata, mentre nuovi equilibri geopolitici e industriali mettono in discussione la tenuta dell'intero ecosistema.

Lo studio di **Aniasa** e Bain&Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive" è stato discusso nel corso della presentazione del Rapporto Aniasa.

L'indagine annuale sull'evoluzione del mercato dell'auto e sulla mobilità degli italiani ha messo in luce come il settore auto si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato.

### **IDATI**

"Il mercato dell'auto non crescerà per molto tempo. È questo il primo fatto con cui il settore deve fraternizzare, scendendo a patti con la realtà", spiega Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain&Company.

Se guardiamo i dati (Analisi Bain su dati S&P Mobility, gennaio 2025) ci troviamo in un decennio in cui le vendite auto sono stagnanti né è prevista una ripresa.



Mentre il mercato fra il 2001 e il 2007 è stato spinto dalla Cina, fra il 2017 e il 2030 non c'è crescita.

Dopo la crisi del Covid il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato e si è interrotta la correlazione fra settore auto e PIL.

### **Mercati saturi e in declino**

Per il periodo 2017-2030 lo studio prevede:

- Sostanziale stagnazione in Cina (+0,3%)
- Declino nei mercati maturi di Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%).
- Espansione in nuovi mercati: Asia meridionale (+2,7%) e Sud America (+1,5%)

In Europa e Usa il rallentamento strutturale della domanda (con volumi di vendita che

continuano a rimanere sotto le attese di solo 3 anni fa) rischia di compromettere la sostenibilità di molti costruttori, specialmente quelli con maggiore esposizione su questi mercati (come i tedeschi in Cina).

## **I dazi: una risposta alle importazioni**

Gli Stati Uniti hanno vissuto un crollo costante della loro manifattura (-30% dal 1947 al 2023), in pochi anni la globalizzazione ha creato un solo grande Paese esportatore (la Cina) ed un solo grande importatore (gli Stati Uniti).

Lo stesso vale per l'auto, con il Nord America che è ormai il più grande importatore, con circa 5 milioni di veicoli importati nel solo 2024. Il grosso delle importazioni è dato da veicoli di marche giapponesi e coreane, ma non cinesi.

### **Leggi Anche: [Quali sono le Case auto più colpite dai dazi](#)**

Anche l'Europa ha una quota rilevante di Import, superando di poco i 4 milioni di pezzi (poco più del Medio Oriente). Cina e Giappone, invece, sono quasi interamente autonomi.

Il livello elevato di importazioni verso il Nord America (Messico, Stati Uniti, Canada) col tempo ha portato uno sbilanciamento consistente e l'amministrazione Usa cerca, con i dazi, di riequilibrare la situazione.

## **Italia: l'auto piace, ma non si compra**

Nel nostro Paese, la consueta indagine **ANIASA** – Bain & Company sulle abitudini di mobilità evidenzia come l'auto privata sia il mezzo principale per gli spostamenti.

Tuttavia, questo non si traduce in un aumento delle vendite di nuove vetture, ma in una crescita dell'usato.

La quota dei consumatori di mobilità che nel 2024 non hanno neanche considerato l'acquisto di un'auto nuova è salita di ben 5 punti in un solo anno. Le cause? Il disorientamento causato da normative complesse e prezzi in continuo aumento.

Il prezzo resta il fattore discriminante, tanto da rappresentare il primo motivo (35%) per l'acquisto di modelli cinesi o asiatici. Nel primo trimestre del 2025 le ibride raggiungono il 50% del mercato, mentre le BEV restano ferme al 5%. L'auto elettrica mostra timidi segnali di ripresa, ma il trend positivo riguarda solo le compatte, mentre le vetture di fascia alta restano stagnanti.

## Auto al bivio: il futuro è ibrido o asiatico?

La nuova indagine **ANIASA** e Bain & Company fotografa un settore in crisi strutturale: produzione in calo, boom dell'usato, CO<sub>2</sub> in crescita e l'elettrico che non decolla



Il mercato automobilistico mondiale si trova in una fase di trasformazione senza precedenti. A testimoniarlo è la nuova ricerca condotta da **ANIASA** e **Bain & Company**, presentata a Milano, che dipinge un panorama in cui l'automotive sta progressivamente perdendo slancio, in particolare nei mercati maturi come Europa, Stati Uniti e Giappone. Secondo il report, la crescita globale rallenterà drasticamente fino al 2030, con un tasso annuo di appena +0,2%, segnando un'era di stagnazione prolungata dopo anni di espansione.

In Europa si prevede un calo della domanda di 15 milioni di veicoli rispetto alle precedenti stime, mentre negli Stati Uniti il deficit sarà di 7,5 milioni. Nel frattempo, Asia meridionale e Sud America emergono come nuove aree di sviluppo, mentre la Cina mostra un rallentamento marcato. A complicare il quadro, lo scontro commerciale tra i grandi blocchi mondiali: i dazi imposti dagli Stati Uniti colpiscono in particolare i brand tedeschi, fortemente esposti a un mix pericoloso di domanda stagnante, barriere doganali e crisi interna. Anche le case giapponesi e coreane, pur producendo in parte già sul suolo americano, rischiano impatti rilevanti.

In Italia, l'automobile resta centrale nella mobilità quotidiana, ma non si compra più nuova: cresce il mercato dell'usato, l'ibrido supera il 50% delle immatricolazioni nel primo trimestre 2025, ma le elettriche pure (BEV) restano ferme al palo, con una quota stagnante del 5%, specialmente nel Mezzogiorno. Il diesel è ormai scomparso, ma le emissioni medie di CO<sub>2</sub> restano sopra i livelli del 2015, un chiaro segnale che la transizione ecologica stenta a concretizzarsi.

L'indagine evidenzia che il prezzo è la variabile determinante: il 35% degli intervistati ha acquistato un'auto asiatica proprio per ragioni economiche. Anche a livello europeo il trend non cambia: l'offerta BEV cresce, ma la domanda resta debole, confermando che la transizione è più imposta dalle normative che guidata da una reale adesione dei consumatori.

“Come evidenziato dallo studio – sottolinea Alberto Viano, presidente di ANIASA – l’industria automobilistica europea si trova 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”. Secondo Gianluca Di Loreto, partner Bain & Company, “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”.

## Automotive, lo studio: mercato europeo in declino almeno fino al 2030

Il settore automotive mondiale si trova oggi davanti a un momento di svolta senza precedenti: dopo decenni di espansione, il comparto è entrato ufficialmente in una fase di stagnazione prolungata, mentre nuovi equilibri geopolitici e industriali mettono in discussione la tenuta dell'intero ecosistema. In Italia si riducono gli acquisti di nuove auto, aumenta il ricorso all'usato, l'elettrico non sfonda e nonostante il forte calo del diesel, le emissioni medie di CO<sub>2</sub> restano superiori a quelle del 2015.

Sono queste le principali evidenze del nuovo studio condotto da ANIASA e Bain & Company "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive", l'indagine annuale sull'evoluzione del mercato dell'auto e sulla mobilità degli italiani presentata oggi nel corso di un evento a Milano.

Dopo un periodo di sviluppo prolungato (dal 2001 al 2017, con un tasso di crescita annuo composto del +3,3%), il rallentamento delle vendite, acuito dalla crisi pandemica, ha segnato la fine di un'epoca e il settore si è assestato su livelli stabilmente inferiori rispetto al passato. A partire dal 2019, mentre il PIL mondiale ha iniziato una lenta ma costante ripresa, la produzione di veicoli 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 mondiale di appena +0,2%.

Le geografie della domanda: un nuovo ordine mondiale

Lo studio mette in luce un'importante ridefinizione delle leadership geografiche. Se nel periodo 2001-2017 l'Asia (e in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore auto, 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% di CAGR) 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.

# Rapporto ANIASA 2025: il noleggio traina la transizione ecologica

## Un mercato in espansione nonostante le difficoltà

Il noleggio auto veicoli continua a crescere e rappresenta oggi il 28% delle immatricolazioni di auto nuove in Italia. È uno dei dati più significativi contenuti nel 24° Rapporto ANIASA, l'associazione di Confindustria che rappresenta i servizi di mobilità, presentato a Milano. Anche in un contesto complicato dal calo delle immatricolazioni totali nel 2024, il noleggio mantiene un ruolo centrale, contribuendo in modo decisivo alla diffusione dei veicoli a basse emissioni.

## Il ruolo strategico dei veicoli a noleggio

Secondo il presidente ANIASA, Alberto Viano, le flotte a noleggio a breve e lungo termine, insieme al car sharing, rappresentano lo strumento più efficace per accelerare la transizione ecologica, in linea con gli obiettivi fissati dalla Commissione Europea. Ma per cogliere pienamente queste opportunità, l'Italia deve affrontare una serie di ostacoli normativi e fiscali che ancora oggi penalizzano la mobilità pay-per-use. In particolare, ANIASA richiama l'attenzione su tre temi urgenti: la riforma della fiscalità, la revisione della detraibilità IVA per le auto aziendali e il dibattito nazionale sulla decarbonizzazione delle flotte.

## I numeri del 2024: noleggio a lungo termine in testa

Il 2024 si è chiuso con un fatturato complessivo del settore noleggio vicino ai 15 miliardi di euro, trainato soprattutto dal noleggio a lungo termine, che da solo ha generato oltre 12,5 miliardi di euro e una flotta attiva di quasi 1,3 milioni di veicoli. Si tratta del comparto più solido, scelto sempre più spesso da aziende e professionisti per la gestione delle auto aziendali. Anche il segmento del noleggio a breve termine (rent-a-car) ha mostrato segnali di crescita, con più di 1,5 miliardi di euro di fatturato e un aumento del 10% dei volumi di noleggio, confermando la ripresa della mobilità turistica e occasionale.

Tuttavia, il quadro non è privo di criticità: le aziende si trovano a fronteggiare l'impennata dei costi per l'acquisto dei veicoli, dovuta all'aumento generalizzato dei listini, e una crescita delle spese operative, alimentata da un incremento dei furti, dei danni ai mezzi e dei canoni concessori richiesti da hub strategici come aeroporti e stazioni ferroviarie. Un contesto che impone al settore una riflessione sui margini e sulla sostenibilità economica del modello attuale.

## Il futuro incerto dell'automotive globale

Il comparto automobilistico mondiale stia attraversando una fase di stagnazione, condizionata

da nuovi equilibri geopolitici e industriali. In Italia, le vendite di auto nuove sono in calo, cresce il ricorso all'usato e l'elettrico fatica a decollare. Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> risultano oggi superiori ai livelli del 2015, nonostante il ridimensionamento delle motorizzazioni diesel.

Il settore è, quindi, chiamato ad una profonda revisione strategica: la stagnazione della domanda, la trasformazione tecnologica e le tensioni internazionali impongono una nuova visione industriale. Non si può più contare sulla crescita automatica, per restare competitivi, i player dovranno ripensare la presenza geografica, rivedere la catena del valore e puntare su flessibilità e innovazione.

## Noleggino, 2024 positivo ma calano immatricolazioni

Il settore del noleggio veicoli continua ad avanzare nel nostro Paese, nonostante il calo di immatricolazioni del 2024 (-53mila veicoli). Con una flotta di 1,4 milioni di unità, infatti, ad oggi rappresenta il 28% delle auto nuove, con una quota green crescente: il 32% delle nuove vetture elettriche e il 48% di quelle ibride plug-in immatricolate in Italia sono a noleggio. Questi alcuni dei dati della 24esima edizione del Rapporto sul noleggio a breve e lungo termine e sul car sharing di **Aniasa**.

### I risultati del breve e del lungo termine

Per il settore del rent-a-car, il 2024 è stato un anno positivo: il giro d'affari ha superato 1,5 miliardi di euro (+5% vs 2023), i noleggi sono cresciuti del 10%, toccando quota 4,7 milioni e la flotta sul territorio si è consolidata a 140mila unità (+2,3%). Ma come testimonia il calo dei prezzi per giorno di noleggio (-1,5%), il mercato sta diventando sempre più competitivo, il che si traduce in un aumento dei costi per gli operatori.

Il noleggio a lungo termine ha raggiunto una flotta di 1,3 milioni di veicoli (+6% e +76mila unità vs 2023), nonostante il forte calo delle immatricolazioni (-15%), superando i 12,5 miliardi di euro di fatturato complessivo (compresa la rivendita dell'usato). Tra i principali trend registrati: l'aumento delle durate dei contratti (l'80% supera i 36 mesi), il ritorno alla crescita del canale dei privati che noleggianno (+3%) e l'aumento costante del business dei veicoli commerciali leggeri, oggi 225mila in parco (+7,5%).

### Car sharing in difficoltà

Il settore dell'auto condivisa, infine, sta vivendo un momento di forte criticità: nel 2024 sono stati effettuati poco più di 4,2 milioni di noleggi di vetture (erano cinque nel 2023 e ben 10 nel 2019). La flotta di mezzi su strada si è ulteriormente contratta a circa 3.300 unità (l'80% è concentrata tra Roma e Milano), metà delle quali restano mediamente non disponibili a causa dei continui furti e dei danneggiamenti. Da rimarcare l'aumento significativo delle durate dei noleggi (in media 126 minuti), un trend che proietta l'offerta del settore verso formule giornaliere, ben diverse da quelle orarie per cui era nato.

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

Giro d'affari 2024 di 15,8 mld. Viano: Serve una normativa specifica

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 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.

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



(Aniasa)

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

Viano: Serve una normativa specifica

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 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%-video



(Aniasa)