

Auto, nuova follia Ue: flotte aziendali tutte elettriche dal 2030



Dal 2030 le flotte auto aziendali dovranno essere solo elettriche: la proposta UE divide industria, politica e mercato. Cresce il fronte del no

Una nuova proposta allo studio della Commissione europea potrebbe rivoluzionare il mercato auto entro pochi anni. Secondo quanto riportato dal quotidiano tedesco Bild am Sonntag, **a partire dal 2030 le flotte aziendali e le società di noleggio dovranno acquistare esclusivamente veicoli elettrici**. Il piano, voluto dalla presidente Ursula von der Leyen, dovrebbe essere presentato in autunno al Parlamento e al Consiglio europeo.

L'obiettivo dichiarato è favorire la transizione ecologica, anche se lo scenario delineato solleva molte perplessità. La proposta rappresenterebbe una sorta di compromesso dopo le difficoltà legate al divieto totale di vendita di auto a motore termico dal 2035, provando a mantenere alta la pressione sulla sostenibilità, ma senza imporre il "tutto elettrico" a tutto il mercato in un colpo solo.

Una transizione poco realistica?

Secondo la Commissione, entro il 2027 il 75% delle flotte aziendali avrebbe dovuto essere già composto da auto elettriche, con il 100% previsto per il 2030. Un obiettivo che oggi appare irrealistico: infrastrutture di ricarica rapide ancora insufficienti, prezzi elevati, scarsità di veicoli commerciali elettrici e scarso entusiasmo da parte del mercato sono solo alcuni degli

ostacoli evidenziati.

Leggi anche:

- [I dati parlano chiaro: brutte notizie per l'auto elettrica](#)
- [Blocco Euro 5: tutti i numeri dell'ennesima eco-follia](#)
- [BYD, il piano della Cina per invaderci con le auto elettriche](#)

Il no di **Aniasa** e delle associazioni di categoria

Tra le prime voci critiche spicca quella dell'**Aniasa** (Associazione italiana dell'autonoleggio e della sharing mobility), guidata da Alberto Viano. L'associazione ha definito la proposta "controproducente", affermando che "non si favorisce la transizione ecologica, ma si rallenta il ricambio del parco auto", spingendo aziende e privati a trattenerne più a lungo i veicoli attuali, spesso più inquinanti.

Aniasa denuncia inoltre una possibile distorsione del mercato, con conseguenze negative su tutto il settore automobilistico europeo.

Crescono le tensioni politiche

Anche sul piano politico la proposta ha sollevato forti reazioni. Markus Ferber, eurodeputato della CSU, ha già chiesto formalmente a Ursula von der Leyen di fare marcia indietro. Contrario anche il Ministero dei Trasporti tedesco, che ha comunicato la propria posizione negativa alle principali società di autonoleggio.

La VDA, associazione dei costruttori tedeschi, ha ribadito la necessità di creare prima le condizioni adeguate per un cambiamento di tale portata. "Fissare obiettivi è una cosa, consentirne il raggiungimento è un'altra", ha dichiarato.

Sulla stessa linea anche Richard Knubben (Leaseurope) e Nico Gabriel (Sixt), preoccupati per l'impatto sull'equilibrio del mercato e sull'industria automobilistica europea.

Stop benzina e diesel, l'Europa ha deciso: dal 2030 puoi guidare soltanto le elettriche | O ti adegui o resti a casa

L'Europa accelera sulla mobilità green: una stretta anticipata che potrebbe obbligare a dire addio a benzina e diesel già dal 2030.

Da anni si parla di auto elettriche come del futuro, ma forse quel futuro sta per arrivare un po' prima del previsto. E non parliamo di un cambiamento soft o graduale. No, stavolta si rischia una vera e propria svolta a effetto domino. Sista per mettere sul tavolo **una scadenza molto più vicina di quanto immaginassimo**. E no, non è il 2035 di cui si è parlato tanto.

Negli ultimi tempi abbiamo visto segnali ovunque: dalle pubblicità piene di auto ibride e silenziosissime alle colonnine spuntate in città come funghi. Ma attenzione: **questa mossa potrebbe superare tutto quello che è stato fatto finora**. Non si parla solo di incoraggiare l'elettrico, ma di obbligare interi settori a muoversi in una sola direzione. E il tutto con una velocità che – diciamolo – mette un po' d'ansia a chi lavora nel settore.

Dietro questa accelerazione, ovviamente, ci sono strategie complesse. La partita è politica ma anche economica, e tocca questioni spinose come **investimenti industriali, occupazione e concorrenza tra aziende**. Non è solo questione di ecologia o ambiente: cambiare le regole significa influenzare buona parte del mercato automobilistico.

Una scelta del genere cambierebbe le abitudini di milioni di persone. Non è solo una faccenda tecnica o da addetti ai lavori. Quando in queste realtà cambiano i mezzi, **cambia anche il modo in cui ci muoviamo tutti**. E dietro a ogni nuova norma ci sono domande importanti: le infrastrutture sono pronte? I costi saranno sostenibili?

Una situazione che fa discutere

Secondo quanto riportato da alvolante.it tramite il quotidiano tedesco Bild am Sonntag, la Commissione Europea starebbe preparando una proposta destinata a far rumore: dal 2030 tutte le auto acquistate per flotte aziendali e noleggi **dovranno essere elettriche**. Stop. Niente più benzina, niente diesel. Il tutto cinque anni prima del famoso blocco del 2035 per le auto nuove a combustione. L'idea, chiara e diretta, è spingere più in fretta la transizione all'elettrico – proprio partendo da chi compra più veicoli.

Il settore delle flotte e dei noleggi, infatti, rappresenta quasi il 60% delle nuove immatricolazioni. Puntare lì significa colpire al cuore del sistema. L'obiettivo dichiarato? **Portare almeno 7 milioni di auto elettriche in circolazione entro il 2035**, creando un effetto a catena sugli investimenti in colonnine e fabbriche di auto "pulite". Le associazioni ambientaliste, come Transport & Environment, sono entusiaste: *"Partire dalle flotte è la mossa giusta"*, dicono. Tutto bello, ma...

 Colonnina di ricarica (Pixabay foto) – www.rally.it

Tra entusiasmi, freni a mano e timori diffusi

...non tutti la pensano così. Anzi, c'è già chi ha alzato il muro. Il ministero dei Trasporti tedesco ha detto chiaramente che farà di tutto per fermare questa proposta. Anche **Aniasa**, l'associazione che rappresenta il settore del noleggio in Italia, ha definito la misura "controproducente". Obbligare il passaggio al solo elettrico, dicono, **non favorisce la transizione**, ma rischia di far rallentare tutto. Le aziende potrebbero decidere di tenersi i veicoli vecchi più a lungo, pur di non sottostare alle nuove regole.

Un altro punto critico riguarda la rete di ricarica. Siamo davvero pronti? Molti esperti pensano di no. Mancano colonnine, servono investimenti pubblici seri e – forse – **un approccio più graduale e meno drastico**. Altrimenti si rischia di fare danni invece che aiutare la transizione.

Continua a leggere

Stop a benzina e diesel in Europa: la dead line è fra pochissimo e c'è chi già protesta



Si parla sempre di ban del 2035 ai motori termici, ma le regole dell'autonoleggio sono diverse. Ecco cosa accadrà a breve.

Crisi climatica, la Commissione europea intende presentare la proposta di imporre l'acquisto di soli veicoli 100% elettrici per **noleggi e flotte**. Salvo ripensamenti, le auto con motore termico saranno vietate in Europa nel 2035.

Scadenza auto termiche a noleggio - Derapate.it

Pertanto la Ue ha avanzato l'ipotesi di aumentare la quota delle auto elettriche per le flotte aziendali al 75% nel 2027 e, appunto, al 100% entro la fine del decennio. Tale proposta dovrà superare i passaggi presso il Consiglio europeo e il Parlamento europeo, quindi non è così scontato che passi. Si è alzato un polverone davanti a questa proposta, di fatti, **l'eurodeputato tedesco Markus Ferber** alla presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen ha chiesto ufficialmente una retromarcia.

Termine fissato 2030

Si è fatta sentire, con una nota, anche l'italiana **Aniasa**: *"In relazione a quanto riportato nelle scorse ore da fonti autorevoli della stampa europea su un possibile divieto al 2030 di immatricolazione di vetture endotermiche e ibride per le flotte aziendali e per le società di noleggio, **Aniasa** esprime la più totale contrarietà nei confronti di un simile provvedimento. Costringendo a noleggiare esclusivamente vetture elettriche, non si favorisce la transizione ecologica, né la riduzione delle emissioni di CO2, ma si spinge aziende e privati a mantenere più a lungo le proprie auto, rallentando l'immissione sul mercato di mezzi più sostenibili e sicuri"*.

Nuova dead linee auto noleggio – Derapate.it

Senza contare che, prevedendo un obbligo anticipato al tutto elettrico per il solo settore delle flotte aziendali, si avrebbe *"una grave distorsione sul mercato tra soggetti privati e aziendali, con il rischio di un radicale cambiamento nelle modalità di approvvigionamento dei veicoli che determinerebbe un ulteriore peggioramento delle condizioni del settore dell'auto, in generale, e dell'industria automobilistica europea, in particolare"*.

La mossa della Commissione europea di certo non ha valutato la distorsione che si verrebbe a creare sul mercato, e soprattutto la rete di **ricarica ad oggi è insufficiente**. Pertanto si chiede di rivedere questa proposta che ha detta di Richard Knubben, direttore generale di Leaseurope (l'organizzazione europea che riunisce le associazioni nazionali di leasing), è stata presentata senza tener conto delle necessità dell'intero comparto. Un caos senza precedenti storici che sta facendo male all'intera filiera.

La UE vuole obbligare le aziende a comprare solo elettrico dal 2030. ANIASA dice “no”.

L'idea di vietare l'immatricolazione di **auto aziendali con motori a combustione interna** dal 2030, anticipata da una possibile proposta della Commissione europea, accende il dibattito anche in Italia. Dopo le prime critiche emerse in Germania, arriva una netta presa di posizione da parte di **Aniasa**, l'associazione di Confindustria che rappresenta le imprese dell'autonoleggio operanti nel nostro Paese.

In una nota ufficiale, **Aniasa** esprime “*la più totale contrarietà nei confronti di un simile provvedimento*”, ritenendo che non favorisca né la **transizione ecologica** né la **riduzione delle emissioni di CO₂**. Al contrario, secondo l'associazione, l'effetto sarebbe quello di spingere le aziende e i privati a **mantenere più a lungo i veicoli attualmente in uso**, spesso più inquinanti e meno sicuri, rallentando così il ricambio del parco circolante.

Un rischio per il mercato e per l'industria

Il provvedimento ipotizzato – che riguarderebbe auto intestate a imprese, noleggi a lungo termine e vetture destinate al breve termine – genererebbe, secondo **Aniasa**, una **distorsione nel mercato** tra soggetti privati e aziendali. Questa disparità rischierebbe di innescare un **cambiamento radicale nelle modalità di approvvigionamento** dei veicoli da parte delle imprese, con ricadute potenzialmente gravi sull'intera **filiera automotive**.

Un simile scenario, sostiene l'associazione, aggraverebbe ulteriormente le condizioni di un settore già messo a dura prova da anni di trasformazioni forzate, incertezze normative e dinamiche di mercato sempre più instabili.

Più pragmatismo, meno imposizioni

Pur ribadendo l'importanza degli obiettivi ambientali europei, **Aniasa** invita le istituzioni comunitarie a **seguire una linea più pragmatica**, che sappia tenere conto delle tempistiche e delle condizioni economiche reali delle imprese.

Secondo l'associazione, per accelerare la diffusione di veicoli più sostenibili servono **incentivi mirati**, investimenti sulle **infrastrutture di ricarica** e una maggiore attenzione alle **esigenze operative delle aziende**. Obbligare una conversione totale entro cinque anni, senza un contesto di reale supporto, rischia di produrre l'effetto opposto: **frenare la transizione e bloccare il mercato**.



Le flotte saranno obbligate all'elettrico già nel 2030?

Secondo alcune indiscrezioni riportate dalla stampa tedesca, Bruxelles potrebbe presentare un regolamento per anticipare la messa al bando dei modelli benzina e diesel.

Aniasa: "Siamo totalmente contrari"



La notizia, riportata nei giorni scorsi da **Bild**, è che la **Commissione europea** potrebbe presentare nelle prossime settimane un **regolamento** per obbligare, già a partire dal **2030** e quindi con cinque anni di anticipo rispetto al fatidico anno di messa al bando delle auto con motore termico, l'acquisto di **veicoli elettrici** alle **società di noleggio** e alle **flotte aziendali**. Un'accelerazione decisa e su una parte rilevante del mercato, dato che oggi circa il **60%** dell'immatricolato in Europa riguarda proprio le auto aziendali e il noleggio.

Dell'ipotesi, controversa, se ne parla in realtà da mesi. È fortemente sostenuta da alcune realtà, come **Transport & Environment (T&E)**, ma è vista con scetticismo da gran parte degli operatori del noleggio, che temono la virata improvvisa sull'elettrico, alla luce dei numeri ancora bassi che fa registrare sul mercato. In **Germania** si è già scatenata la rivolta, con il ministero federale dei Trasporti che ha già fatto sapere di voler respingere "fermamente questa ipotesi", comunicando "la nostra posizione negativa anche alle compagnie di autonoleggio. Ci impegniamo a garantire che ciò non accada".

Ora le prime preoccupazioni sono arrivate anche in **Italia**. In merito a questa ipotesi **Aniasa** "esprime la più **totale contrarietà**". L'associazione spiega che "costringendo a noleggiare esclusivamente vetture elettriche, non si favorisce la transizione ecologica né la riduzione delle emissioni di CO2, ma si spinge aziende e privati a mantenere più a lungo le proprie auto, rallentando l'immissione sul mercato di mezzi più sostenibili e sicuri". Inoltre, sottolinea che "prevedendo un obbligo anticipato al tutto elettrico per il solo settore delle flotte aziendali, si creerebbe una **grave distorsione sul mercato** tra soggetti privati e aziendali, con il rischio di un radicale cambiamento nelle modalità di approvvigionamento dei veicoli che determinerebbe un ulteriore peggioramento delle condizioni del settore dell'auto, in generale, e dell'industria automobilistica europea, in particolare".

Viaggi d'affari. Travel manager, una professione in ascesa

Sono richieste competenze di economia e di finanza di base, oltre che la conoscenza sui procedimenti da seguire e le pratiche burocratiche da espletare



Il travel manager è tra le figure più ricercate - Archivio

Crescono i viaggi d'affari. Nel primo semestre del 2025, il settore ha mantenuto una buona stabilità. Secondo il **Gruppo Uvet**, il numero di transazioni mensili – ovvero il volume di viaggi d'affari effettuati – è rimasto costante tra gennaio e giugno, con un indice compreso tra 81 e 83 (dove 100 rappresenta il livello medio annuo). L'unica leggera flessione si è registrata a maggio, con un valore sceso a 80, recuperato però già a giugno, chiuso con un indice di 83. Il valore globale dei viaggi ha evidenziato alcune oscillazioni. A maggio si è registrata una flessione (indice pari a 95), ma a giugno il dato è risalito a 99. Su base semestrale, il progressivo di giugno 2025 ha dimostrato un deciso miglioramento rispetto a giugno 2024. Questo suggerisce una ripresa degli investimenti da parte delle aziende nel comparto del business travel. Dal punto di vista del costo, spesa media per viaggio, si osserva una tendenza leggermente decrescente da gennaio a giugno 2025. Tuttavia, se confrontato giugno 2024 a giugno 2025, si evidenzia un incremento dell'11%. Questo può indicare viaggi più complessi, lunghi o con servizi più strutturati rispetto all'anno precedente.

A influenzare le prospettive per il terzo trimestre è la crescente instabilità geopolitica in Medio Oriente. Il 23 giugno 2025, la chiusura temporanea dello spazio aereo in Qatar, Emirati Arabi, Kuwait e Bahrein ha causato importanti disagi al traffico aereo, in seguito all'escalation delle tensioni tra Iran, Israele e Stati Uniti, iniziata il 13 giugno. Diverse compagnie aeree hanno dovuto cancellare o deviare voli su rotte fondamentali tra Europa e Asia. Questa situazione potrebbe impattare negativamente sul business travel già da luglio, a causa di aumenti nei costi operativi.

L'andamento dei viaggi d'affari negli ultimi tre anni mostra chiaramente la dimensione dell'impatto dovuto alla crisi pandemica. Le transazioni del '22 - '23 e '24 segnano la ripresa dei viaggi d'affari con 62 e 73. I prezzi medi sono quindi cresciuti costantemente, toccando il loro massimo nel '22 (indice 127). Il 2023 mostra infatti i primi timidi segnali di riduzione della spinta inflattiva e speculativa che si confermano anche per l'anno 2024. Quest'ultimo mostra un sensibile incremento sia nelle transazioni sia nel valore.

Il travel manager, un professione in ascesa

Il travel manager è una figura complessa che sta prendendo piede negli ultimi anni, trovando apprezzamenti sia nelle grandi aziende che nelle pmi. Negli ultimi anni stiamo assistendo a un'importante evoluzione nell'organizzazione interna delle grandi imprese che, per migliorare la produttività e la redditività, hanno messo in atto un processo che comporta investimenti crescenti nel coordinamento e nella pianificazione delle trasferte aziendali. In questo modo si assiste a un miglioramento qualitativo dell'attività lavorativa che, di conseguenza, porterà consistenti benefici economici alla società. A tal proposito sempre più aziende, dopo aver maturato la consapevolezza che incontrare personalmente il cliente sia la soluzione migliore per garantire la buona riuscita di una possibile collaborazione, hanno deciso di incrementare il budget per i viaggi di lavoro. Allo stesso modo, sono in continuo aumento gli investimenti necessari alla formazione dei propri dipendenti e collaboratori: ciò comporta che essi si spostino sul territorio nazionale e non, per partecipare a congressi, eventi, corsi di aggiornamento che permettano loro di acquisire nuove skills utili a garantire l'ottimo svolgimento della propria attività lavorativa.

L'aumento delle trasferte aziendali richiede un'organizzazione capillare dei comparti di riferimento come quello amministrativo, contabile e delle risorse umane; per tale motivo, soprattutto le grandi imprese, hanno deciso di inserire nel proprio organico una figura professionale, il travel manager, che possa garantire il perfetto funzionamento di questa complessa macchina, affinché tutto si svolga in maniera ottimale e nel rispetto della travel policy aziendale. Il ruolo di travel manager è particolarmente impegnativo poiché comporta responsabilità che solo una persona estremamente qualificata può gestire. Pianificare una trasferta aziendale richiede, infatti, di mettere in atto un lavoro organizzato che solo chi ha competenze specifiche settoriali può portare a termine senza incorrere in criticità. Il travel manager, innanzitutto, dovrà fare in modo che il budget stabilito precedentemente con il dirigente aziendale venga pienamente rispettato garantendo però che il dipendente che andrà in trasferta possa comunque essere soddisfatto. È quindi importante trovare il giusto compromesso tra i costi imposti dall'azienda e i benefici richiesti da colui che si trova a svolgere l'attività lavorativa al di fuori del proprio ufficio. Per gestire al meglio questa fase

iniziale, al travel manager sono richieste competenze di economia e di finanza di base, poiché dovrà sempre mantenere aperto un canale comunicativo con l'ufficio amministrativo-contabile che si occupa, appunto, di controllare le spese del personale necessarie poi a redigere il rendiconto mensile.

Organizzare una trasferta, inoltre, comporta l'utilizzo di portali appositi per la prenotazione di autovetture, voli, treni e strutture alberghiere. A seconda della località di destinazione sarà possibile scegliere il mezzo di trasporto più adatto che permetta di arrivare in sede nel minor tempo possibile ottimizzando i costi, non andando quindi a inficiare negativamente sulla redditività dell'azienda. Se la distanza da percorrere è breve e facilmente raggiungibile in auto, è possibile utilizzare un'auto direttamente appartenente al proprio parco aziendale, qualora la società ne avesse uno, oppure il travel manager può affidarsi a una società esterna. In ogni caso è opportuno che conosca le politiche ecosostenibili così da scegliere un mezzo con emissioni basse di CO2 che contribuiscano quindi a limitare l'impatto sull'ambiente.

Organizzare viaggi aziendali, soprattutto quelli in luoghi a rischio, richiede competenze specifiche sui procedimenti da seguire e le pratiche burocratiche da espletare, oltre che alla normale documentazione di cui il dipendente necessita per entrare nel Paese e alle eventuali vaccinazioni richieste per legge. Il travel manager, per poter gestire al meglio l'organizzazione delle trasferte deve avere abilità nell'utilizzo di software specifici che permettano di inserire dati e documenti relativi ai costi di viaggio, di alloggio e dei conseguenti spostamenti, in modo che poi l'ufficio del personale possa provvedere a consultarli in qualsiasi momento.

Riassumendo possiamo dire che si tratta di una figura altamente specializzata in grado di affrontare sfide complesse, spaziando dalla gestione ordinaria delle trasferte aziendali, al monitoraggio della soddisfazione dei lavoratori impegnati nelle trasferte.

Insomma, il travel manager deve, da un lato, curare tutti gli interessi dell'azienda assicurandosi che ogni costo sia ottimizzato e giustificato, dall'altro deve assicurarsi che i lavoratori in trasferta siano soddisfatti e non riscontrino problemi di alcun tipo. Si ricorda però che non sempre il travel manager è una figura ben specifica all'interno dell'azienda, tale ruolo a volte può essere anche infatti ricoperto da altre figure aziendali che sono incaricate di altre mansioni. In altri casi, invece, il travel manager è una figura part time, quindi non sempre presente in azienda ma che è comunque incaricato di fornire una continua assistenza ai dipendenti dell'azienda. Mentre nelle aziende di piccole dimensioni è possibile che tale ruolo sia ricoperto da una figura non dedicata esclusivamente a questo compito, man mano che un'azienda cresce, la gestione dei viaggi può diventare troppo ingombrante per essere gestita in questo modo.

Indagine sul livello di soddisfazione

È piuttosto alto il livello di soddisfazione dei travel manager per i servizi di trasporto aereo e ferroviario, di noleggio e di travel management. Le compagnie più utilizzate sono le legacy, malgrado un mercato dominato dalle low cost, in quanto garantiscono maggiori frequenze e rotte. A essere maggiormente ricercate dai viaggiatori sono la semplicità di connessione e

accesso al servizio. Nemici giurati restano ritardi, cancellazioni e file ai controlli. Sono queste le principali evidenze emerse nel corso di Beyond the borders, l'evento dedicato al mondo della mobilità aziendale e dei viaggi d'affari in Italia promosso a Milano da **Lab Sumo**, (spin-off della casa editrice Sumo Publishing impegnato nella promozione di studi, analisi, eventi e iniziative di formazione sui temi della mobilità aziendale) con la partecipazione di **BT Lounge**, la community che riunisce i travel manager di alcune delle più importanti aziende italiane.

L'appuntamento, realizzato con il patrocinio di **Aniasa** e di **Gbta Italy-Global business travel association**, ha visto la presentazione di una survey telefonica esclusiva condotta su ben 102 travel manager (oltre 5.300 schede raccolte), con un focus su quattro settori strategici per il travel: compagnie aeree, trasporto ferroviario, servizi di rent-a-car e travel management company. I risultati sono stati commentati da esperti riconosciuti dal settore (da qui il pay off dell'evento Ask the experts) per ognuna di queste categorie. Lo studio ha indagato le modalità di viaggio più utilizzate e i servizi preferiti, le criticità e le prospettive per il prossimo futuro segnalate dai gestori di viaggi di diversi settori (tra cui banche, costruzioni, Oil&Gas, Pa, Terziario, chimica eccetera), per lo più appartenenti ad aziende di dimensioni medio-grandi.

La survey evidenzia come le compagnie più utilizzate dal segmento business siano soprattutto legacy, ovvero quelle tradizionali, tra cui in primis la nostrana Ita Airways. Un dato in controtendenza con quello relativo al mercato italiano complessivo, in cui le low cost giocano un ruolo centrale. E le tratte più gettonate? In testa la Milano-Roma (26%), che segna un deciso recupero sull'alta velocità.

Più in generale il 35% delle tratte sono "domestiche", contro ben il 65% internazionali, naturalmente piuttosto frammentate, con la tratta Milano-New York utilizzata dal 7% del campione. Ritardi e cancellazioni sono di gran lunga le principali criticità riscontrate dai viaggiatori d'affari, insieme rappresentano la metà delle doglianze della clientela business che però riconosce la bontà della gestione delle emergenze da parte dei vettori tramite comunicazioni puntuali. Per **David Jarach**, fondatore ed executive chairman di **Diciottofebbraio**, la vera sfida per i viaggi d'affari riguarda appunto «la gestione della disruption che spesso è coordinata da remoto e non in presenza sullo scalo perché in passato molti vettori hanno fatto ricorso all'outsourcing».

Pressoché tutte le aziende intervistate si servono di almeno un operatore di rent-a-car, a testimonianza di quanto siano ormai diffuse le convenzioni con i noleggiatori. La destinazione preferita è Milano, indicata dal 27% dei rispondenti che hanno specificato come luoghi di noleggio Milano Malpensa, Linate, la Stazione centrale o gli uffici in centro Città, seguita da Roma, segnalata dal 10%, con Fiumicino e Termini come luoghi di noleggio più gettonati. La principale lamentala dei travel manager sul servizio di noleggio riguarda "la scarsa trasparenza sui costi aggiuntivi", denunciata dal 26% (elemento che potrebbe nascere da ambiguità o da una non perfetta conoscenza della convezione stipulata), seguita dalla scarsa disponibilità di veicoli (22%). Un problema che si riscontra in particolare quando i flussi business incrociano quelli leisure. Alla domanda 'quali servizi aggiuntivi considerereste importanti per migliorare l'esperienza?', il 27% degli intervistati ha risposto indicando il ritiro e consegna presso hotel o aeroporti senza attesa e il 19% chiedendo un accesso prioritario business. Richieste che rispondono all'esigenza di ottimizzare tempi e facilitare le operazioni.

«Le aziende clienti - ha commentato **Giuseppe Benincasa**, direttore generale di **Aniasa** - oggi tendono a razionalizzare le spese di trasferta e a concentrare gli spostamenti dei dipendenti nello stesso arco temporale. A ciò si aggiunge l'uso sempre più diffuso di teleconferenze che ha ridotto la necessità di spostamenti. È stato uno degli effetti a lungo termine del Covid».

Secondo lo studio due viaggiatori su tre utilizzano Trenitalia, soprattutto per la frequenza delle corse, anche se cresce l'apprezzamento per i servizi offerti da Italo (utilizzato dal 16% del campione), da molti giudicato come meno soggetto a scioperi.

Interessante sottolineare come molti si servano anche di compagnie straniere. Se la rotta più gettonata resta la Milano - Roma (citata dal 50% del campione e la percentuale sale al 70%, se sui tiene conto anche delle tappe intermedie, Reggio Emilia, Bologna, Firenze), non mancano le sorprese, come alcune tratte estere (su tutte Berlino - Monaco) a conferma di come il treno resti un vettore di mobilità interessante per la clientela business anche all'estero. Se i ritardi (lamentati dal 59% degli intervistati) e la scarsa connessione wi-fi (17%) rappresentano le due principali macchie nel servizio offerto, d'altra parte i travel manager riconoscono alle compagnie l'efficacia delle politiche di rimborso in caso di disservizi. Secondo **Andrea Giuricin**, professor in economia dei trasporti Università Bicocca di Milano e ceo di Tra consulting, questo servizio ha raggiunto nel nostro Paese un elevato livello di performance anche rispetto a quanto avviene nelle altre country europee, garantendo un'elevata qualità a buoni prezzi: "Sull'infrastruttura si stanno facendo ulteriori investimenti per cercare di migliorare le problematiche di congestione nei nodi urbani. Cosa fare di più? Credo che si potrebbe dare ulteriore flessibilità ai business traveller".

Tra le principali criticità nel rapporto con le travel management company (tmc) figurano la lentezza nei tempi di risposta (indicato dal 21% del campione), le difficoltà nell'utilizzo delle piattaforme (14%) messe a disposizione, una gestione inefficace delle emergenze e sistemi di prenotazione poco intuitivi (11%). Le iniziative messe in campo particolarmente apprezzate? Il consolidamento di partnership con vettori e hotel per migliori tariffe (giudicate positivamente dal 19% dei rispondenti), l'assistenza 7 giorni 7 h24 (18%) e l'introduzione di piattaforme user friendly (15%). Nel commentare i risultati **Davide Rosi**, amministratore delegato Siap ha osservato come «naturalmente le aziende si affidano a una sola tmc. Chi ne ha di più o le utilizza in paesi diversi oppure le tiene per gestire particolari categorie di viaggiatori, solitamente i top manager. In caso contrario, non ce ne sarebbe una ragione». Al termine dei lavori sono stati consegnati due riconoscimenti assegnati sulla base delle preferenze espresse dai travel manager partecipanti alla survey: a **Cesare Belosi** - global travel & expenses manager di **Cnh group** è andato quello riservato al professionista ritenuto più competente sotto il profilo tecnico, a **Roberta Billè** - xpend manager di **Sandoz Italia** è stato riconosciuto quello destinato al collega più generoso nel condividere le proprie competenze ed esperienze.

Auto aziendali in leasing: guida completa alla riconsegna del veicolo



Cosa accade alla fine del contratto di leasing di un'auto aziendale? In questa guida chiara e completa analizziamo le fasi della riconsegna, i costi e le possibili alternative.

Alla fine del leasing, l'auto aziendale deve essere riconsegnata e viene sottoposta a una valutazione tecnica e visiva per verificare eventuali **danni o mancanze**. Capire **cosa succede alla riconsegna di un'auto aziendale in leasing** è fondamentale per evitare sorprese economiche o penali impreviste. In questa guida spieghiamo tutto: tempistiche, verifiche, **valutazione dei danni**, documentazione richiesta e anche la possibilità di **acquistare l'auto a fine leasing**. Un aiuto utile per **aziende, fleet manager** e driver.

Quando avviene la riconsegna e chi se ne occupa

La **riconsegna dell'auto in leasing** avviene generalmente alla **scadenza naturale del contratto**, che può durare 36, 48 o 60 mesi, a seconda dell'accordo iniziale tra azienda e società di leasing. In alcuni casi, è possibile anche una riconsegna anticipata, ma spesso comporta penali.

Nel caso delle **auto aziendali in leasing**, il processo coinvolge sia il **driver** (cioè chi utilizza

effettivamente il veicolo) sia il **fleet manager** o il responsabile della mobilità aziendale. La consegna avviene presso un centro autorizzato, una filiale della società di leasing o un concessionario convenzionato.

Al momento della riconsegna, è obbligatorio presentare tutti i **documenti dell'auto** (libretto, libretto manutenzione), le **chiavi originali**, eventuali chiavi di scorta e gli accessori forniti in dotazione come **kit forature**, triangolo e giubbinino riflettente.

La valutazione del veicolo al momento della riconsegna

Alla **fine del leasing per l'auto aziendale**, il veicolo viene sottoposto a una valutazione tecnica e visiva, che può essere eseguita direttamente dalla società di leasing o da una terza parte incaricata. L'obiettivo è verificare lo stato del mezzo, l'eventuale presenza di **danni non ammessi** e il rispetto degli obblighi contrattuali.

Durante la **riconsegna dell'auto in leasing**, si distingue tra danni da "usura ordinaria", tollerati senza penali, e danni "eccessivi" o fuori standard, che comportano addebiti. Tra i più comuni: graffi profondi sulla carrozzeria, ammaccature non riparate, pneumatici al di sotto del minimo previsto, parabrezza scheggiati o interni rovinati.

Molte società utilizzano come riferimento la **Carta di Restituzione ANIASA**, che definisce in modo oggettivo cosa è considerato normale e cosa no. La perizia finale può includere anche la verifica del chilometraggio, della manutenzione regolare e dell'integrità degli accessori forniti.

I **costi per i danni all'auto in leasing alla riconsegna** vengono stimati in base a listini predefiniti e addebitati all'azienda o al driver, se previsto dal contratto. È consigliabile richiedere una copia dettagliata della valutazione per eventuali contestazioni.

Cosa succede se ci sono danni o mancanze

Se al momento della **restituzione dell'auto aziendale** vengono riscontrati **danni oltre la normale usura** o mancano dotazioni obbligatorie, scatta l'addebito dei relativi costi. Le penali si applicano ad esempio per cerchi graffiati, pneumatici troppo consumati, interni strappati o accessori mancanti come il **triangolo** o la **chiave di scorta**.

I costi vengono comunicati in forma di **report di perizia** e successiva **fatturazione**. L'importo può variare in base a listini ufficiali o accordi contrattuali. In caso di contestazione, è possibile richiedere una seconda valutazione o avviare una procedura di reclamo con la società di leasing.

Per evitare brutte sorprese, è consigliabile far eseguire una **verifica preventiva dell'auto** prima della riconsegna, magari presso un'officina indipendente. Interventi minori possono spesso essere gestiti a costi inferiori rispetto a quelli applicati dalla compagnia al momento del rientro del veicolo.

Si può acquistare l'auto a fine leasing?

Sì, spesso alla **fine del leasing per l'auto aziendale** è prevista l'opzione di **riscatto del veicolo**. Questo permette all'azienda o al driver di acquistare l'auto versando il cosiddetto valore residuo, stabilito nel contratto. La cifra dipende da durata, chilometraggio e deprezzamento.

Acquistare l'auto può essere vantaggioso se il mezzo è stato mantenuto bene, ha pochi chilometri ed è conosciuto dal driver. Tuttavia, va valutata la convenienza rispetto al mercato dell'usato.

Nel **leasing operativo** l'acquisto è opzionale e meno frequente, mentre nel **leasing finanziario** è una possibilità concreta. È importante leggere le condizioni contrattuali e confrontare i costi prima di decidere. In alcuni casi, il riscatto può risultare meno conveniente rispetto a un nuovo leasing o a un noleggio.

Best practice prima della riconsegna

Prima della **riconsegna dell'auto in leasing**, è fondamentale adottare alcune buone pratiche per evitare costi extra. Una pulizia completa, sia interna che esterna, migliora l'aspetto generale e consente di notare eventuali danni nascosti. Piccoli interventi come sostituire **copricerchi danneggiati** o **tappetini usurati** possono prevenire penali ingiustificate.

È utile documentare con foto lo stato dell'auto al momento della consegna e raccogliere tutte le prove di **manutenzione regolare** (tagliandi, revisioni, riparazioni). Anche controllare che tutti gli accessori originali siano presenti – come **chiavi di scorta**, **kit forature**, **giubbino catarifrangente** – è essenziale per evitare addebiti.

Alcuni fleet manager consigliano un controllo tecnico da parte di un'officina esterna per individuare in anticipo eventuali problemi. Prepararsi alla **restituzione dell'auto aziendale** con attenzione permette una consegna serena e senza sorprese economiche.

La **riconsegna dell'auto aziendale in leasing** è un passaggio semplice se affrontato con consapevolezza. Mantenere il veicolo in buone condizioni e conoscere le regole del contratto aiuta a evitare penali. Informarsi per tempo permette di chiudere il leasing senza sorprese e con il massimo vantaggio.

Vota

Prezzi auto alle stelle: +52% in 10 anni. Ecco le 10 più economiche del 2025: una sola sotto 15 mila euro

✘ Dal 2013 i prezzi delle auto nuove sono aumentati del 52%. Ecco perché comprarne una è sempre più difficile e quali sono le 10 più economiche del 2025. **C'era una volta l'auto nuova:** accessibile, ambita, simbolo di riscatto sociale. Oggi, **per molti italiani**, resta **solo un miraggio** su quattro ruote. Dal 2013 a oggi, il **prezzo medio** di una vettura è **passato da 19.000 a 30.000 euro**. Un aumento del **52%** in poco più di un decennio, mentre i redditi familiari si sono fermati al +29%. Il risultato? Un disallineamento drammatico che ha trasformato l'automobile da bene di massa a lusso a rate. Il nodo è tutto nei numeri. Oggi esiste **solo una vettura**, la **Dacia Sandero**, sotto la soglia psicologica dei **15.000 euro**. Nel 2019 erano ben 49. A fronte di un'auto base da quasi 14.000 euro, servono mediamente **undici stipendi** netti per comprarla, mentre nel mitico boom degli anni Sessanta ne bastavano otto per una Fiat 600. Ma non è solo nostalgia, è un dato strutturale. **L'auto costa troppo rispetto a quanto guadagniamo. I listini non si sono impennati per caso.** La pandemia ha inceppato la produzione, la crisi dei chip ha ridotto l'offerta, la guerra in Ucraina ha fatto esplodere i costi energetici e le materie prime. E a tutto questo **si è aggiunto il carico normativo:** transizione elettrica, Adas obbligatori, regolamentazioni anti-smog sempre più severe. L'elettrificazione, più che un'opportunità, è diventata un moltiplicatore di costi. Lo ha detto chiaramente **Luca De Meo**, ex ceo (da pochi giorni) di Renault: "il 90% dell'aumento dei listini entro il 2030 sarà colpa delle nuove regolamentazioni". Se i prezzi salgono e i redditi no, il conto è presto fatto: **due italiani su tre** rinunciano o rimandano l'acquisto. Il 32% spera in un ribasso, il 33% ammette di non poterselo permettere. E il **parco auto nazionale invecchia**. **L'età media delle auto in circolazione supera i 13 anni**, e oltre la metà delle auto usate acquistate ha più di dieci primavere. Il 62% degli italiani nel 2024 non ha nemmeno preso in considerazione l'acquisto di un'auto nuova: era il 57% appena un anno fa. Il segnale è chiaro, esiste ormai una nuova fase della mobilità. In questo scenario, cresce una formula fino a poco tempo fa considerata solo "aziendale": il **noleggio a lungo termine**. Secondo **Aniasa**, l'associazione di Confindustria che segue noleggio e mobilità, nei primi cinque mesi del 2024 si è registrato un **aumento del 7,5%**, mentre il **noleggio a breve termine** è salito del **3,4%**. In totale, 275 mila auto noleggiate da gennaio a maggio, pari a oltre un terzo delle immatricolazioni italiane. "È uno strumento di democratizzazione dell'auto", spiega **Alberto Viano**, presidente di **Aniasa**. Con un canone fisso mensile, anche chi non può più permettersi l'acquisto può comunque guidare un modello recente, spesso elettrificato e ben equipaggiato. Ma se, intanto, i costruttori europei cercano ancora un equilibrio tra sostenibilità e accessibilità, ecco che entrano a gamba tesa sul mercato i **brand cinesi**. E i numeri sono a loro favore. Il 23% degli italiani è pronto a considerarli per l'acquisto di un'auto nuova. Il motivo? Semplicemente **costano meno**. Ma non solo. Secondo uno studio Bain & Company, il 30% dei consumatori cita la qualità come motivazione d'acquisto. I pregiudizi si stanno erodendo. E con modelli ben equipaggiati, a prezzi competitivi e garantiti da una rete sempre più solida, Byd, Mg, Omoda, Jaecoo, Geely, e in futuro Xiaomi, sono pronte a **riscrivere le gerarchie del mercato**. In un mercato sempre più sbilanciato, **il segmento entry-level è ormai ridotto al minimo**. Anche le "economiche" si avvicinano ai 18 mila euro. **Ecco i dieci modelli** che, con prezzi base tra 13.950 e 17.900 euro,

restano (relativamente) accessibili per chi ancora punta all'acquisto: Come si nota, fatta eccezione per la Sandero, la **soglia dei 15mila euro è ormai solo un ricordo**. Il concetto stesso di "auto economica" va ormai ridiscusso: oggi significa accettare compromessi su dotazioni, prestazioni e dimensioni. Oppure, sempre più spesso, rinunciare del tutto alla proprietà. FIRSTonline è un giornale web indipendente di economia, finanza e borsa edito da A.L. Iniziative Editoriali S.r.l. con sede legale a Roma, fondata e controllata da Ernesto Auci e Franco Locatelli e partecipata da due soci di minoranza (Alessandro Pavesi e Laura Rovizzi). Il portale e le sue applicazioni sono nel quotidiano realizzate da due agili redazioni, una a Milano e una a Roma, e da un innovativo ed efficace team di manager dell'innovazione e del web. **Commento * Nome * Email * Sito web** Do il mio consenso affinché un cookie salvi i miei dati per il prossimo commento.

Auto sempre più vecchie in Italia, età media 12 anni e 8 mesi/ Nuove sempre più care: +50% prezzi in 10 anni

Mercato auto, in Italia sono sempre più vecchie: età media è di 12 anni e 8 mesi. E quelle nuove sono sempre più care: in un decennio prezzi saliti del 50%

La conferma della difficoltà del settore **automotive** arriva anche dai dati sul **parco auto italiano**, perché non solo sei auto su dieci hanno otto anni o più, ma l'età media dei veicoli italiani è destinata ad aumentare. A scattare la fotografia della situazione è l'**European Automobile Manufacturers' Association** (Acea), secondo cui l'età media era di 12 anni e otto mesi nel 2023, mentre nel 2018 era di 11 anni.

Auto diesel Euro 5, blocco rinviato al 2026/ Cosa cambia con emendamento Lega: attivo solo nelle grandi città

Questi numeri spiegano anche quanto sia difficile la **transizione green**, perché, essendoci veicoli sempre più vecchi, è evidente che vi sia una concentrazione di inquinanti nell'aria. Le **auto elettriche** sono ancora poche; infatti, l'acquisto dell'usato è ancora superiore.

È al **Sud** che si individua il **potenziale inquinante più alto**, con la provincia di **Barletta-Andria-Trani** che ha il parco auto più vecchio, visto che l'80,4% delle auto è datato. Se si tiene conto delle aree metropolitane, invece, fanalino di coda sono **Catania** e **Napoli**, rispettivamente con il 78,9% e il 77,7%.

Salvini in Giappone: incontro con vertici Honda-Toyota/ Accordo sui ponti e sfida con il "gemello" di Messina

Traffico (Foto: Pixabay)

Va meglio, invece, in Toscana, in particolare nelle province di **Prato, Firenze e Pisa**, dove si è poco sopra il 50%. Dopo il capoluogo toscano (56%) spunta **Milano** (56,6%).

L'IMPATTO SULL'INQUINAMENTO

Se ci sono **auto** più **vecchie**, allora c'è una concentrazione più alta dell'**inquinamento**. Lo confermano i dati di **Napoli**, dove si registra una maggiore presenza di biossido di azoto (41,75 milligrammi per metro cubo). D'altra parte, la stessa concentrazione viene registrata a **Milano**, dove le auto vecchie sono poco più della metà.

Secondo il *Sole 24 Ore*, ciò si spiega col fatto che l'impatto dei veicoli sulla concentrazione di inquinanti è alto, ma limitato, e con le caratteristiche della Pianura Padana, dove ci sono diverse esalazioni.

"Auto ibride possono entrare nella Ztl di Roma"/ La sentenza che fa tremare l'amministrazione capitolina

Milano è anche la prova che il passaggio alle auto elettriche non necessariamente migliora la situazione a livello ambientale. I veicoli elettrici sono ancora troppo pochi per poter essere presi in considerazione per il loro impatto sulla qualità dell'aria.

AUTO USATE? QUELLE NUOVE COSTANO TROPPO

Del resto, gli italiani sono più propensi ad acquistare auto usate: per ogni nuova immatricolazione ci sono due auto usate che vengono acquistate, stando ai dati 2024 dell'Unrae. Infatti, l'anno scorso le auto elettriche acquistate hanno rappresentato il 4,2% del totale.

C'è un altro aspetto da tener presente e che si lega alla preferenza per le auto usate. Quelle **nuove costano sempre di più**. Sono i prezzi elevati a frenare gli acquisti e a spingere i consumatori verso l'usato. Dal 2013 i prezzi medi sono cresciuti del 52%, invece il reddito familiare del 29%.

Lo evidenzia l'indagine di **Aniasa** e **Bain & Company**, secondo cui la percentuale di persone che l'anno scorso non ha preso in considerazione di comprare auto nuove è cresciuta di 5 punti nel giro di un anno, salendo dal 57% al 62%. Il mercato si contrae, l'età media del parco auto nazionale cresce.

Gli italiani non rinunciano all'auto

Gli italiani non rinunciano all'auto L'indagine condotta da **ANIASA** e Bain & Company



8 su 10 gli italiani che non rinunciano alle auto per i propri spostamenti. Nonostante questo, i consumatori sono ancora frenati dall'acquisto di auto nuove per via dei prezzi elevati. Questo è quanto emerge dall'indagine annuale sulla mobilità degli italiani condotta da **ANIASA** e **Bain & Company**, presentata nel corso di un evento a Roma promosso dall'Associazione in occasione del 60esimo anniversario dalla sua costituzione. L'auto risulta quindi il mezzo di spostamento ricorrente (dal 72% delle risposte nel 2023 all'80% del 2024, era al 69% delle preferenze nel 2020). Stabile il trasporto pubblico locale, utilizzato in maniera ricorrente da quasi un italiano su 2 (48%), mentre segnano un calo le altre forme di mobilità per uso occasionale, come scooter, vehicle sharing, monopattino e taxi.



Non c'è dubbio che gli italiani riferiscono le auto, ma quelle usate. Lo studio di **ANIASA** e Bain & Company ha segnalato che la quota dei consumatori che nel 2024 non ha neanche considerato l'acquisto di un'auto nuova è salita di ben 5 punti percentuali in un solo anno (dal 57% del 2023 al 62% del 2024), a conferma del senso di disorientamento creato dalle normative nazionali ed europee e dall'aumento dei prezzi.

Per quanto riguarda le marche, è emerso che il 42% degli italiani continua a preferire un brand europeo, il 23% potrebbe aprirsi all'offerta cinese.



*"I crescenti costi dell'auto, come testimonia questa ricerca, stanno rendendo questo bene sempre meno accessibile ad ampie fasce di consumatori, che preferiscono tenere la propria vettura in attesa di tempi migliori o di valutare formule alternative, economicamente più sostenibili", ha commentato il **Presidente ANIASA** – Alberto Viano a margine della presentazione. "Il noleggio si conferma oggi, anche per i privati, uno strumento di democratizzazione all'auto, che rende possibile attraverso un canone mensile, più accessibile, utilizzare una vettura di ultima generazione, a ridotte emissioni e dotata dei più avanzati sistemi di sicurezza. Oggi sono oltre 170.000 i privati (con e senza P.IVA), che hanno scelto di rinunciare all'acquisto dell'auto per affidarsi al noleggio".*

"I dati di quest'anno confermano che l'auto resta centrale nella mobilità quotidiana degli italiani, ma anche che il mercato si sta trasformando in profondità. L'incremento dei costi e l'incertezza economica stanno ridefinendo le priorità di consumo: non è l'interesse per la mobilità privata a diminuire, ma la possibilità reale di accedere a un'auto nuova. Si rafforza così una nuova normalità fatta di veicoli mantenuti più a lungo, attenzione al prezzo e apertura a soluzioni non tradizionali, come l'usato o il noleggio. È fondamentale che il settore sappia rispondere a queste esigenze in modo flessibile", ha concluso Gianluca Di Loreto, Partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company.

L'evento Il 19 settembre a Palazzo Soragna Il futuro dell'auto passa per le flotte Parma riunisce i big Gazzetta e Upi mettono a confronto la filiera

Il mercato dell'auto sta vivendo una delicatissima fase di transizione. Pur rimanendo centrale nella nostra società (oltre il 50% degli spostamenti in aree urbane avviene in macchina) l'automobile è nel mezzo di un cambiamento epocale che impatta fortemente sia a livello industriale, poiché la deglobalizzazione ha messo in discussione la complicata catena del valore, sia sul fronte delle abitudini della mobilità, che stanno virando non senza difficoltà verso l'obiettivo al momento ancora utopico delle emissioni zero.

E in Italia i problemi sono acuiti dall'arretratezza delle infrastrutture e dalla difficile gestione dell'eredità industriale di Fiat da parte di Stellantis. Una delle poche certezze in questo momento è l'importanza crescente delle flotte aziendali a sostegno sia di un mercato sempre più asfittico (drammatico il -17,4% delle immatricolazioni registrato a giugno) sia della conversione verso motori più puliti, elettrici e ibridi. Per intenderci: il 32% delle immatricolazioni di auto elettriche e il 48% delle plug-in si deve proprio alle flotte industriali, anche se

spesso le grandi flotte – sottolinea Michele Crisci, presidente e Ad di Volvo Italia e a fino a poche settimane fa anche presidente di Unrae – continuano ad avere fette consistenti di motorizzazioni endotermiche. Comunque la tendenza è positiva: il noleggio a lungo termine nel primo semestre dell'anno segna un +10% nel fatturato, una flotta in espansione (+4,7%) e immatricolazioni in crescita (+11,5%) a fronte di un mercato retail in crisi profonda.

Per fare il punto su un settore così strategico Gazzetta di Parma, Publiedi e Unione Parmense degli Industriali organizzano un convegno che si terrà venerdì 19 settembre a Palazzo Soragna riunendo professionisti ed esperti del settore per un confronto che si annuncia di altissimo livello per temi e relatori. Grazie alla collaborazione con Autotorino e Gruppo ARA (main sponsors) e con il patrocinio di Aniasa e Aiaga, l'evento "Flotte aziendali e mobilità" ha l'obiettivo di analizzare i nuovi paradigmi di settore e capire quali sono le scelte strategiche fondamentali per le aziende, soprattutto alla luce della nuova norma-

tiva sul fringe benefit per le auto aziendali che abbassa la pressione sui veicoli a basse emissioni.

Il 19 settembre – dopo i saluti dell'assessore alla Sostenibilità e alla Mobilità di Parma Gianluca Borghi – la sessione di apertura sarà affidata ad Alberto Viano, presidente di Aniasa, l'associazione confindustriale dell'industria dell'autonoleggio e della sharing mobility. Quindi sarà la volta di Alfredo Altavilla, uno dei manager di maggior pedigree nel panorama nazionale, con esperienze di rilievo in FCA e oggi special advisor Europa del colosso cinese BYD: il suo intervento assume un ruolo centrale alla luce del confronto sempre più decisivo tra l'industria dell'automotive europea e quella cinese.

Seguirà una tavola rotonda, moderata da Aldo Tagliarferro, vice capo redattore della Gazzetta, nella quale si confronteranno Michele Crisci, managing director di Volvo Italia, Laura Echino, presidente di Aiaga (Associazione italiana acquirenti e gestori auto aziendali), Plinio Vanini, presidente del Gruppo Autotorino, e Mat-

teo Ferrari, chairman del Gruppo ARA. Il focus sarà sulla gestione delle flotte aziendali, le possibili sinergie, le infrastrutture energetiche e gli ecosistemi sulla mobilità di domani nell'ottica del parco auto aziendale.

E' infine previsto il collegamento con Irene Priolo, assessora regionale alla Mobilità e Trasporti, sul tema della mobilità del futuro negli spazi urbani.

R.C.

Info e iscrizioni

E' attiva la pagine web automotive.gazzettadiparma.it oppure si può scrivere all'indirizzo eventi@gazzettadiparma.it

Alfredo Altavilla

Il manager, oggi special advisor del colosso cinese BYD, sarà tra i protagonisti.

Il noleggio auto torna a crescere nel 2025: i dati



Il secondo trimestre del 2025 conferma il **buon momento del settore del noleggio auto**: secondo l'analisi congiunta di **Aniasa** (l'associazione di Confindustria che rappresenta il settore della mobilità pay-per-use) e della società di ricerca Dataforce, il comparto registra un incremento del +10,4% nelle immatricolazioni rispetto allo stesso periodo del 2024. Una dinamica particolarmente positiva se confrontata con il dato generale del mercato automobilistico nazionale, che segna invece un arretramento del 5,9%.

Complessivamente, nel secondo trimestre dell'anno **il noleggio ha raggiunto una quota del 34,67% sul totale delle immatricolazioni**. In particolare, il noleggio a lungo termine (NLT) ha targato 116.860 veicoli (auto e veicoli commerciali leggeri), raggiungendo una quota del 25,26%, mentre il noleggio a breve termine (NBT) ha immatricolato 43.524 unità, pari al 9,41%.

*"I dati del primo semestre confermano la rilevanza strategica del settore per il mercato automotive", ha commentato **Alberto Viano, Presidente di Aniasa**. "La crescita è però trainata esclusivamente dalle società captive, ovvero direttamente collegate ai costruttori, le cui scelte riflettono sicuramente, oltre alla domanda del mercato, anche le logiche delle case madri".*

- Noleggio auto, le società captive trainano la crescita del mercato

- Lungo termine, torna a crescere la domanda dei privati
- Noleggio auto, quali sono i modelli più richiesti

Noleggio auto, le società captive trainano la crescita del mercato

L'analisi condotta da **Aniasa** evidenzia chiaramente la differenza di andamento tra gli attori del settore. Se da un lato le società captive fanno segnare un'impennata delle immatricolazioni nel noleggio a lungo termine (+65%), **gli altri operatori fanno registrare un calo del 16%** rispetto allo stesso periodo del 2024.

Alberto Viano

*“Se si esclude la fetta di mercato delle società captive, l'andamento delle immatricolazioni delle società di noleggio registra un deciso calo, determinato per lo più dal lungo termine, penalizzato dalla normativa sul fringe benefit”, ha segnalato Viano. Una normativa, quella attualmente in vigore, che sta influenzando negativamente le decisioni delle aziende clienti in tema di rinnovo delle flotte, spingendo le aziende clienti a **rinvviare il rinnovo delle flotte per non incorrere nelle nuove e più pesanti aliquote.***

*“Auspichiamo che nell'ambito dei lavori che partiranno nelle prossime settimane per il documento programmatico della Legge di Bilancio per il 2026 **si riveda questa normativa che, come previsto, frena il ruolo del noleggio di acceleratore del rinnovo del parco veicoli, con effetti negativi in termini di sicurezza dei mezzi e di riduzione delle emissioni. Senza contare l'impatto su un mercato dell'auto che vede già una consistente frenata degli acquisti da parte dei privati.***

Nonostante questi ostacoli, il noleggio a lungo termine continua a rappresentare una fetta rilevante del mercato, sostenuto dalle strategie dei costruttori. Il noleggio a breve termine, invece, mostra dinamiche differenti: vola nel comparto auto, ma **segna una flessione pesante**

nel segmento dei veicoli commerciali leggeri, che perde il 30% nel trimestre, in linea con il dato del primo semestre (-29,85%).

Lungo termine, torna a crescere la domanda dei privati

Un altro dato rilevante emerso dallo studio riguarda la suddivisione del mercato del noleggio a lungo termine tra clienti privati e aziendali. **Il noleggio ai privati, dopo anni di calo, sembra finalmente recuperare terreno.** Dal 2021, la quota di mercato del noleggio a privati era scesa progressivamente: -4,1 punti nel 2022, -4,5 nel 2023, toccando il minimo storico del 14,6%.

Tuttavia, il 2024 ha rappresentato un punto di svolta, con una risalita di 2,2 punti. Nel primo semestre 2025, il trend si è consolidato: **la quota ha raggiunto il 21,6%**, avvicinandosi ai livelli pre-crisi.

Nella prima parte del 2024, il noleggio a privati aveva subito un rallentamento anche a causa di una gestione disomogenea degli incentivi, che aveva di fatto escluso questa tipologia di clienti dalle agevolazioni disponibili.

Il noleggio alle imprese ha continuato a rappresentare la parte preponderante del mercato anche nei primi mesi del 2025, pur con un leggero rallentamento rispetto al 2023, quando aveva toccato i suoi massimi. Questa dinamica potrebbe essere letta in relazione sia al peso crescente delle captive, sia all'effetto delle modifiche normative che, come sottolineato da **Aniasa**, hanno rallentato la propensione al rinnovo delle flotte aziendali.

Noleggino auto, quali sono i modelli più richiesti

La classifica dei veicoli più noleggiati nel primo semestre 2025 mostra una combinazione di conferme e sorprese. **Nel noleggio a lungo termine, la Fiat Panda conserva il primato** su base

semestrale, con oltre 13.600 unità, nonostante un calo del 7%. Tuttavia, considerando solo il secondo trimestre, la leadership passerebbe alla Volkswagen Tiguan, che ha immatricolato 3.658 unità (+33,6%), superando la Panda ferma a 3.424 immatricolazioni (-56,5%).

Alle loro spalle, il mercato NLT mostra un forte dinamismo, con modelli in crescita come BMW X1 (+42,8%), Citroën C3 (+50,7%) e Renault Clio (+39,8%). Tutti modelli che si attestano tra le 2.700 e le 3.200 unità nel trimestre.

Tra i veicoli commerciali leggeri, il Fiat Doblò si conferma il più noleggiato, con immatricolazioni più che raddoppiate rispetto al 2024. Completano la Top 5 i modelli Fiat Ducato (+17,3%), Fiat Scudo (+269%), Ford Transit (+20,5%) e, con sorpresa, anche la Fiat Panda, che cresce del 14,5% nel segmento LCV.

Nel noleggio a breve termine, la classifica delle auto più richieste vede un'importante novità al vertice: la **Fiat 600**, assente nella classifica del secondo trimestre 2024 poiché appena lanciata, conquista ora il primo posto. Seguono la Peugeot 208, che registra un eccezionale +513%, e altri modelli di recente introduzione o forte crescita come MG 3, Jeep Avenger (+367%) e Ford Puma (+103%).

Per quanto riguarda i veicoli commerciali a breve termine, l'Iveco Daily mantiene il primato nonostante un calo del 36,2%. A seguire si posizionano Fiat Ducato, BYD ETP3, Ford Transit Custom e Ford Transit, a conferma della centralità dei veicoli di taglio medio e delle alimentazioni alternative nei segmenti professionali.

Visibilità sul portale

Scopri i servizi che mettiamo a disposizione per far conoscere la tua azienda al nostro pubblico

Scopri di più

Scarica il mediakit per una panoramica completa su Rental Blog e sulle nostre soluzioni di visibilità

Download